Mein Hamburg

von

Ferdinand Bertram

Die Alster

The University of Iowa Libraries

DD901
H24B4
v.1

3 1858 050 076 011
MAIN LIB Mein Hamburg; /Bertram, Ferdinand.

DD901.H24 B4/*c.1

DATE DUE

GAYLORD			PRINTED IN U.S.A.

Mein Hamburg

Heimatkundliche
Spaziergänge und Plaudereien
von

Ferdinand Bertram

Erſter Teil:

Die Alſter

Mit zahlreichen Bildern
und Zeichnungen von O. Bätz u. a.
ſowie Kartenſkizzen

6.—7. Tauſend

Verlag Georg Weſtermann
Braunſchweig, Hamburg und Berlin

Copyright 1921
by Georg Westermann in Braunschweig

Gedruckt bei Georg Westermann in Braunschweig
Printed in Germany

Meinem Bruder gewidmet

The University of Iowa
LIBRARIES

Vorwort.

Unſere Vaterſtadt iſt viel reicher an Schönheiten und geſchichtlichen Erinnerungen, als der Hamburger im allgemeinen weiß. Die eigenartigen Reize der Alſter- und Elb-Landſchaften, der Fletdurchblicke und maleriſchen Winkel haben vielfach Künſtlern Anregung gegeben; der Hamburger geht meiſt ungerührt daran vorüber. Noch viel weniger achtet er auf ſo manche feinen Schönheiten und Eigentümlichkeiten unſerer Brücken, Brunnen, Denkmäler, Häuſer uſw. Die Straßenzüge und Straßennamen, die ehemaligen Feſtungsanlagen, die Flete und ſo manches andere deuten auf vergangene Zeiten hin, über die die meiſten Hamburger höchſt mangelhaft unterrichtet ſind. Wie inhaltvoll kann für uns ein Spaziergang durch die Stadt werden, wenn er auf Schritt und Tritt geſchichtliche Erinnerungen wachruft, wenn wir uns an bedeutſamen Orten, z. B. auf dem Petrihügel, bei der Troſtbrücke, am Burſtah uſw. vorſtellen können, wie es dort einſtmals ausgeſehen hat, als unſere Altvorderen hier wandelten. — Hamburg iſt ferner überaus reich an vorbildlichen techniſchen Einrichtungen, man denke nur an die Waſſerverſorgung, die Gas- und Sielleitung und ſo manches andere, worüber der Großſtädter im allgemeinen ſehr oberflächlich unterrichtet iſt. Er nimmt dieſe Errungenſchaften als etwas ganz Selbſtverſtändliches hin; wieviel dankbarer würde er dafür ſein, wenn er wüßte, wie kläglich es in noch gar nicht ſo weit zurückliegenden Zeiten mit der Waſſerzufuhr, der Beleuchtung, Straßenreinigung, Pflaſterung und ſo vielen anderen Einrichtungen

bestellt war. — Auf solche Schönheiten, geschichtlichen Erinnerungen, technischen Einrichtungen weist dieses Buch hin; es möchte dem Hamburger die Augen öffnen für die Reichtümer, die ihn überall umgeben und die er gar nicht oder nur unvollkommen sieht und würdigt. Zu diesem Zwecke schien dem Verfasser die Anlage in Spaziergängen die geeignete zu sein. Und damit ein derartiger Spaziergang möglichst flott verlief und nicht durch ausführliche Erklärungen belastet wurde, hat er solche Abschnitte, die ein breiteres Eingehen erforderten, in Form von Plaudereien dem betreffenden Spaziergange hinzugefügt. Überall wird von dem Bestehenden ausgegangen und auf die Entwicklung hingewiesen, weshalb das Buch auch eine Fülle geschichtlichen Materials enthält. Die große Zahl von Abbildungen — meist von der Hand kunstgeübter Schüler des Lehrer-Seminars Steinhauerdamm — ist aus dem Bedürfnis hervorgegangen, möglichst anschaulich zu sein. Jeder Spaziergang lehnt sich an ein Kartenbild an, und derartige Skizzen beleuchten auch die allmähliche Entwicklung einzelner Gebiete der Stadt. Das Buch erscheint in vier Teilen. Der erste enthält Spaziergänge und Ausflüge im Gebiet der Alster; im zweiten Teil durchqueren und umwandern wir die innere Stadt, und die letzten Teile bieten nach Betrachtung des Hafens Ausflüge elbaufwärts, elbquerwärts und elbabwärts. Das Buch schließt mit der Betrachtung Cuxhavens und dem Ausblick auf das Meer. — Die Sprache ist einfach und fast kindertümlich gehalten, um auch dem reiferen Schüler das Verständnis zu ermöglichen. Denn darauf vor allem kommt es an, in unserer heranwachsenden Jugend Verständnis und Liebe für die Vaterstadt zu erwecken. Der Verfasser ist überzeugt, und mit ihm sind es alle diejenigen, die genaueren Einblick in die Handschrift genommen haben, daß das Buch eine

reiche Fülle von Stoff enthält, welcher beſonders dem Lehrer wertvoll ſein wird, der berufen iſt, die Jugend heimatkundlich zu führen und zu fördern. In Lehrerkreiſen gewinnt immer mehr die Überzeugung an Kraft, daß der Heimatkunde ein viel breiterer und tieferer Einfluß zugeſtanden werden muß als bisher, ja daß faſt alle Lehrfächer in der Betrachtung deſſen, was die Heimat bietet, ihren Nährboden ſuchen müſſen. So hofft der Verfaſſer zuverſichtlich, daß ſeine Arbeit auf dem Wege dieſes Heimat-Unterrichtes einen tüchtigen Schritt vorwärts bedeuten möge. Der Verfaſſer hat aus vielen Quellen geſchöpft. Dieſe ſowie ein ausführliches Inhaltsverzeichnis ſollen dem vierten Teil hinzugefügt werden, um es dem Leſer zu ermöglichen, ſich mit einzelnen Fragen genauer zu beſchäftigen und zum anderen ſolche Abſchnitte leicht finden zu können, die infolge der Anordnung in Spaziergängen hier und da zerſtreut behandelt ſind. — Viele guten Freunde und wohlwollenden Gönner ſind dem Verfaſſer behilflich geweſen bei der Anlage und Durchſicht des Buches. Ihnen allen ſei an dieſer Stelle warmer Dank ausgeſprochen. Beſonders fühlt ſich der Verfaſſer Herrn Baurat Melhop zu innigſtem Dank verpflichtet für ſeinen wertvollen, ſachkundigen Rat und ſeine liebevolle und eingehende Prüfung des Werkes. Daß trotzdem dem Buche hier und da Mängel anhaften, weiß keiner beſſer als der Verfaſſer, und er wird für jeden Hinweis und Rat aufrichtig dankbar ſein. — So möge das Buch hinausgehen in der ſchwerſten Zeit unſeres armen Vaterlandes und mitwirken am Neubau unſeres Volkslebens, indem es innige, auf genauer Kenntnis beruhende Liebe zur Heimat weckt! Mein Hamburg!

Hamburg, Weihnachten 1920. F. Bertram.

Inhalt des ersten Teiles.

Seite

Vorwort 5
Die Lombardsbrücke 9

Von der Lombardsbrücke nach Osten und Westen

Schillerdenkmal und Kunsthalle 16
Die St. Georger Kirche 20
Blick über die Außenalster 24
Das Büsch-Denkmal 27
Die Esplanade 30
Vom Hamburger Wappen und anderen Städtewappen 36
Götterbilder in Hamburg 39
Die Straße 43
Straßenpflaster und Straßenreinigung in alter Zeit 50
Straßenverkehr und Straßenbahn 53

Vor dem Dammtor

Der Botanische Garten 62
Quellen und Feldbrunnen 66
Die Kirchhöfe vor dem Dammtor 68
Der Zoologische Garten, Hagenbecks Tierpark und das Zoologische Museum 72
Die Eisenbahn 81

Um die Binnenalster

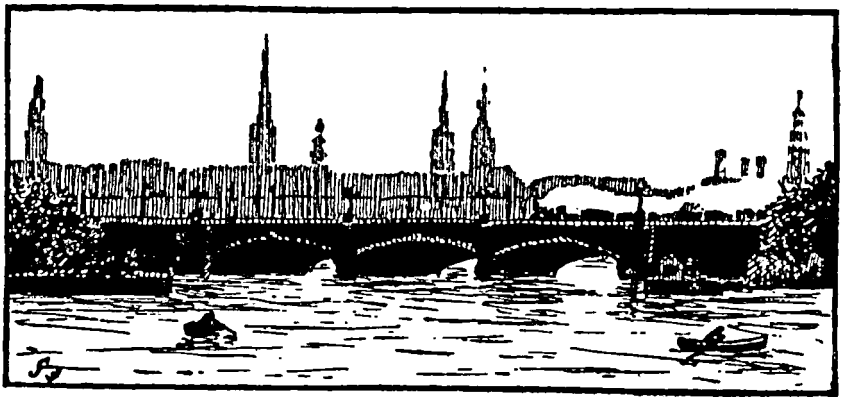
Alsterdamm 92
Petrikirche 94
Die Kleine Alster 100
Alter Jungfernstieg 106
Vom Alten Jungfernstieg nach der Esplanade 111
Das Kaiser Wilhelm-Denkmal 114

Das Rathaus

Die Vorderseite des Rathauses 118
Das Innere des Rathauses 121
Rathaushof und Börse 124
Was unser Rathaus von der Geschichte Hamburgs erzählt
a) Von Karl dem Großen und den Erzbischöfen 127
b) Von den Schauenburgern 134
c) Hamburg als Hansestadt 140
d) Die Geschichte des Rathauses und seiner Umgebung 143

Alsterfahrt 150

Das Alstertal 169



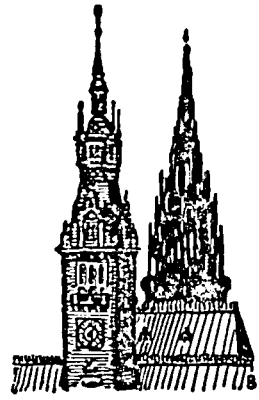
Blick auf die Lombardsbrücke und die innere Stadt.

Die Lombardsbrücke.

Der Blick von der Lombardsbrücke über die Binnenalſter iſt von entzückender Schönheit. Kein Fremder verſäumt daher, dieſe Brücke zu beſuchen und das Bild in ſich aufzunehmen, von dem er ſo viel gehört und das niemand vergißt, der es nur einmal geſehen hat. Was iſt denn eigentlich ſo ſchön daran? Der breite Waſſerſpiegel mit den vielen Ruder- und Segelbooten, Schuten und Dampfern, den Schwänen und Möwen, ringsum die friſchgrünen Alleen, die palaſtartigen Häuſer und dahinter die hochaufragenden Türme, und wie ſich das alles im Waſſer ſpiegelt! Und dann beſonders abends, wenn alle die vielen Lichter angezündet ſind und zitternd im Waſſer ſpielen! Dort links iſt die kleine doppeltürmige reformierte Kirche in der Ferdinandſtraße und dort der plumpe achteckige Turm der Jakobikirche mit den Seitentürmchen und weiterhin der ſchlanke grüne Petriturm, deſſen Vorgänger 1842 dem großen Brande zum Opfer fiel. In der Ferne ſchaut der zierliche Katharinenturm vom Zollkanal her zu uns herüber; er hat zwei Durchblicke und eine goldene Krone oben unter der Spitze. Nicht mit Unrecht ſagt

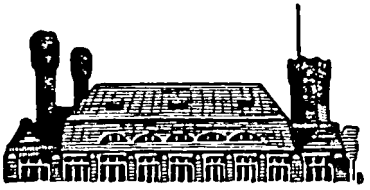
Jakobiturm – Petriturm – Katharinenturm.

man, er habe ſeinem Namen entſprechend etwas Jungfräuliches in ſeiner ſchlanken Erſcheinung, im Gegenſatz zu den übrigen Türmen, die ihre Namen nach männlichen Schutzpatronen tragen. Jene Straße, hinter der dieſe Türme hervorſchauen, iſt der Alſterdamm. Er wurde erſt nach dem großen Brande angelegt aus Brandſchutt, den man hier in die Alſter warf, und aus Erde, die man vom Hügel der jetzigen Kunſthalle abtrug. Vorher reichte das Waſſer bis an die Häuſer der Zuchthausſtraße — ſo hieß die Hermannſtraße früher — und des Holzdamms — das iſt die jetzige Ferdinandſtraße. — Die Rückſeite dieſer Häuſer mit den vielen Stegen zum Waſſerſchöpfen und Zeugſpülen ſah nicht ſehr ſchön aus. Ziemlich genau im Süden von unſerem Standpunkt aus geht es dort vom Alſterdamm herum nach der Reeſendammsbrücke. Unter ihren fünf Bogen ſteht die Binnenalſter mit der Kleinen Alſter in Verbindung, an der die herrlichen Alſterarkaden entlang führen. Dahinter ſchaut das Rathaus hervor mit ſeinem hohen grünen Dach und ſeinem zierlichen Turm, hinter dem der höchſte Turm Hamburgs, der der Nikolaikirche, emporragt. Er ſieht ganz rauh aus mit allen ſeinen Verzierungen aus Stein, und man kann durch den Turm hindurch-



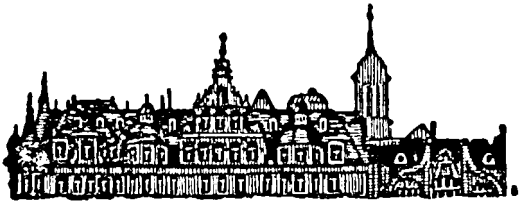
Rathausturm, dahinter Nikolaiturm.

gucken. Der Dachreiter der Kirche ſieht faſt aus, als ob er ein ſelbſtändiger Kirchturm wäre. Und nun gleitet unſer Auge an den hohen Häuſern des Alten Jungfernſtiegs entlang. Dort iſt Tietz' Warenhaus, dort die Dresdener Bank und weiterhin der Hamburger Hof, früher ein großes Hotel, jetzt ein Kontorhaus. An ſeiner Stelle ſtand einſt das Hotel „Alte Stadt London". Dieſes und die beiden nächſten Häuſer, das Heinehaus und Streits Hotel, wurden beim großen Brande geſprengt, damit das Feuer nicht auch den Gänſemarkt erfaßte. Hier gelang es, ihm eine Grenze zu ſetzen und damit auch den Neuen Jungfernſtieg zu retten. Der Alſterpavillon — ſeht, dort liegt er — blieb verſchont; aber der Schweizer Pavillon, der genau dem Neuenwall gegenüberlag, und die weiter in die Binnenalſter hineingelegene Badeanſtalt gingen in Flammen auf. — Hinter den Häuſern des Alten Jungfernſtiegs gucken die hohen Schornſteine des Elektrizitätswerks hervor. Nach dem Brande wurde hier die Stadtwaſſermühle errichtet, die unterirdiſch durch das Waſſer der Binnenalſter getrieben wurde.



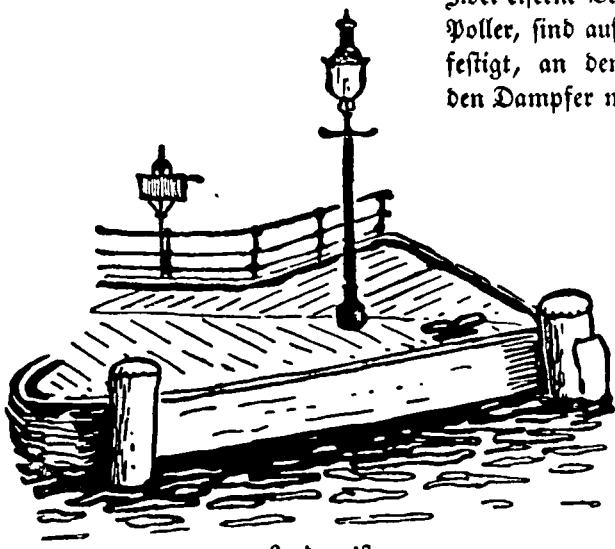
Tietz, dahinter Poſtturm.

Weiterhin ragt der alte Poſtturm hervor. Hinter dem Heinehaus blickt die Uhr des Michaelisturmes zu uns herüber, und wir können trotz der weiten Entfernung deutlich die Säulen und die Wendeltreppe des Aufbaues ſehen. Es muß von der Lombardsbrücke ein ſchauerlich ſchöner Anblick geweſen ſein, als am 3. Juli 1906 der Turm in Flammen aufging und fiel. — Zu beiden Seiten der Lombardsbrücke führen Treppen nach den Landungsſtegen hinab. Wir betreten einen



Hamburger Hof, dahinter Michaeliskirche.

dieſer Stege. Er iſt mit Bohlen belegt und an den Seiten durch ſtarke runde Pfähle gegen den Anprall der Dampfer geſchützt. Zwei eiſerne Bügel, ſogenannte Poller, ſind auf dem Steg befeſtigt, an denen der Führer den Dampfer mit einem dicken Tau feſtlegt. Die Arme der Poller zeigen blanke Stellen oder gar Vertiefungen; ſo ſtark ſchneidet das Tau in das Eiſen ein. Hinter dem Landungsſteg liegt ein rot und weiß bemaltes Boot.



Landungsſteg.

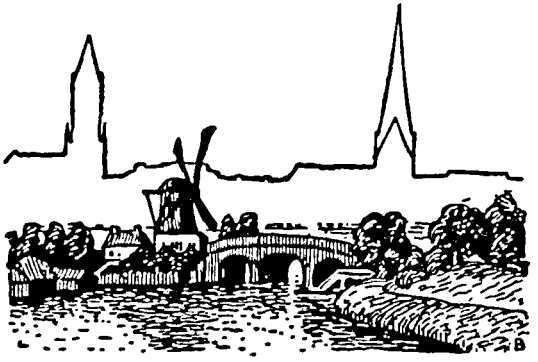
Am Geländer iſt ein ebenſo bemalter langer Haken befeſtigt und ein Schild angebracht mit einem daranhängenden Ball und Tau. Es ſind Rettungsgeräte, die gebraucht werden, wenn jemand ins Waſſer gefallen iſt. Auf dem Schild ſteht beſchrieben, wie man

Poller.

Wiederbelebungsverſuche anzuſtellen hat. Nicht weit von unſerem Landungsſteg befindet ſich in einem kleinen, ins Waſſer vorgebauten Häuschen der Waſſerſtandszeiger oder Pegel, der die Schwankungen des Alſterſpiegels, deſſen übliche Höhe + 6,6 m über Ham-

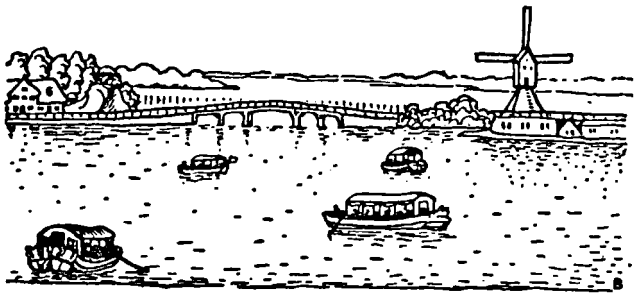
burger Null beträgt, selbsttätig anzeigt. An unserem Steg halten die Dampfschiffe an, die von der Außenalster kommen. An dem Landungssteg gegenüber, der ein Wartehäuschen trägt, legen die Dampfer an, die nach der Außenalster fahren wollen. Durch den mittleren der drei Bogen der Lombardsbrücke fahren Schuten, Ruder- und Segelboote. — Die Lombardsbrücke ist 300 Jahre alt. Freilich sah sie früher ganz anders aus und lag auch nicht an dieser Stelle. Sie war schmal, bestand aus Holz und ging im Bogen über das Wasser hinüber. Neben der Brücke stand auf der einen Seite eine Windmühle und auf der anderen ein Leihhaus oder Lombard, das den Franzosen später als Kaserne diente. Dieses Lombard befand sich ungefähr da, wo jetzt das Büsch-Denkmal steht, und die Brücke lag nahe dabei, also weiter westlich als jetzt. Heutzutage gibt es in verschiedenen Teilen der Stadt solche Leihhäuser, nach denen Leute, die in Not sind, allerlei Wertsachen bringen. Die Verwaltung, unter der die Leihhäuser stehen, heißt die Lombard-Verwaltung und der Direktor der Lombard-Direktor. — Die Brücke hieß zuerst einfach „Alsterbrücke", wurde dann aber nach diesem Lombard die „Lombardsbrücke" genannt. Das alte Lombardgebäude wurde 1827 abgebrochen, die Windmühle 1865. Da man die Verbindungsbahn zwischen Hamburg und Altona über

Rettungshaken.

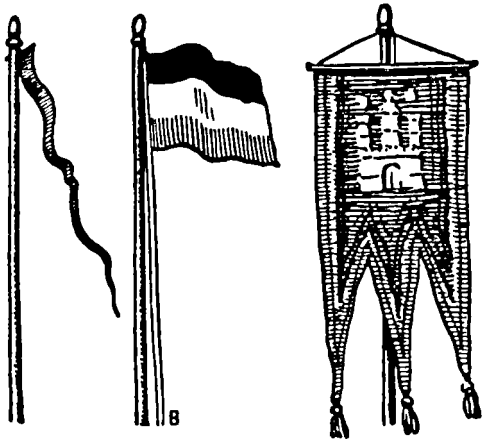


Alte Lombardsbrücke vor der Außenalster. 1820.

die Lombardsbrücke führen mußte, baute man dieſe Brücke von 1865 bis 1868 in Stein an der jetzigen Stelle. Die Verbindungsbahn wurde am 16. Juni 1866 eröffnet und zunächſt über eine proviſoriſche Brücke geleitet. Als man infolge des ſteigenden Eiſenbahnverkehrs die bis dahin zweigleiſige Strecke in eine viergleiſige umbauen mußte, verbreiterte man die Brücke im Jahre 1900 um 17 m in die Außenalſter hinein. Jetzt iſt die Lombardsbrücke 49 m breit. Unter der ganzen Breite der Brücke geht nahe bei unſerem Landungsſteg ein Tunnel hindurch, in dem wir mit Schritten oder mit einem Metermaß bequem die Breite nachmeſſen können. Die Brücke mußte dieſe anſehnliche Breite erhalten, weil außer den vier Bahngleiſen noch drei Fußwege und ein breiter Fahrweg mit Doppelgleiſen für die Straßenbahn hinüberführen. — Wir wollen nun die Brücke überſchreiten und uns die Einzelheiten und Verzierungen dieſes Bauwerks anſehen.

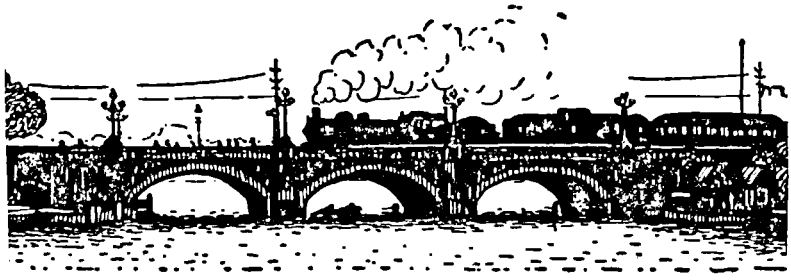


Alte Lombardsbrücke von der Binnenalſter. 1770.



Wimpel. Flagge. Banner.

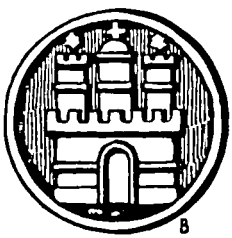
An den Flaggenmaſten wehen an Alltagen lange Wimpel, an Sonntagen Flaggen oder auch wohl Banner. Am Sockel der Flaggenmaſten



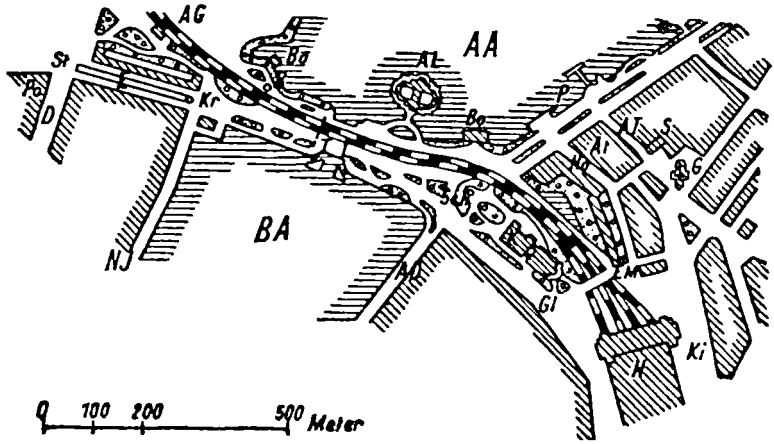
Jetzige Lombardsbrücke.

sehen wir als Verzierungen allerlei Tiere: einen Schwan mit einer Perlkette, einen Delphin, Frösche und Krebse. Auch die Kandelaber oder Lampenträger zeigen Verzierungen. Fünf Bilder kehren immer wieder: das Hamburger Wappen zeigt an, daß die Lombardsbrücke eine hamburgische Brücke ist, der Schwan, daß Hamburg eine Alsterstadt ist, der Delphin, daß sie eine

Elbstadt ist. — Dieses Tier lebt an der Elbmündung und in der Nordsee; bei Cuxhaven an der „alten Liebe" sieht man zuweilen Delphine sich im Wasser tummeln; Tümmler heißen sie deshalb auch wohl. — Der Anker erinnert daran, daß Hamburg eine Stadt der Schiffahrt ist, und der geflügelte Stab mit den Schlangen, dem Lorbeer- und Eichenzweig zu beiden Seiten, daß Hamburg als Handelsstadt den Sieg errungen hat vor vielen anderen Städten.



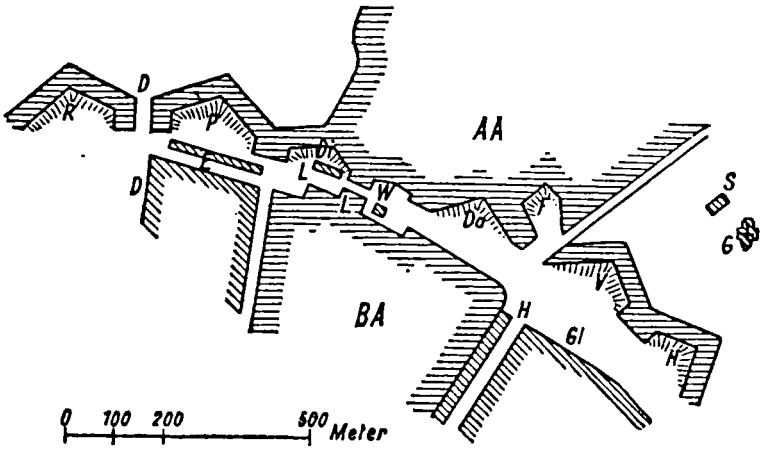
Von der Lombardsbrücke nach Osten und Westen.



St	Stephansplatz	*Bo*	Boothaus	*EM*	Ernst Merck-Str.
Po	Post	*T*	Tunnel	*H*	Hauptbahnhof
D	Dammtorstraße	*L*	Lombardsbrücke	*Ki*	Kirchenallee
E	Esplanade	*AL*	Alsterlust	*G*	St. Georgskirche
Kr	Kriegerdenkmal	*Sch*	Schiller-Denkmal	*S*	Siechenhaus
NJ	Neuer Jungfernstieg	*K*	Kunsthalle	*Ho*	Holzdamm
AG	Alster-Glacis	*Gl*	Glockengießerwall	*AT*	Alsterwiete
B	Büsch-Denkmal	*AD*	Alsterdamm	*At*	Atlantic-Hotel
				P	Pferdeschwemme

Schiller-Denkmal und Kunsthalle.

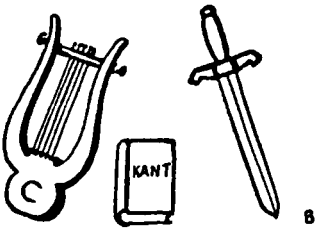
Wir überschreiten den Fahrdamm und kommen nun in schöne Anlagen. Hier stand einst die Hamburger Friedenseiche. Sie mußte bei den Eisenbahn-Umbauten verpflanzt werden, ist aber trotz aller Sorgfalt eingegangen. So kommt es, daß Hamburg keine Friedenseiche mehr hat, wie sie einst beim Frieden im Jahre 1871 in allen deutschen Städten gepflanzt worden ist. In den Anlagen liegt das Schiller-Denkmal. Der Dichter steht auf einem Sockel. Er hält in der linken Hand ein Buch; mit der rechten macht er eine Bewegung, als ob er ein Gedicht vorträgt. Vier



Um 1830.

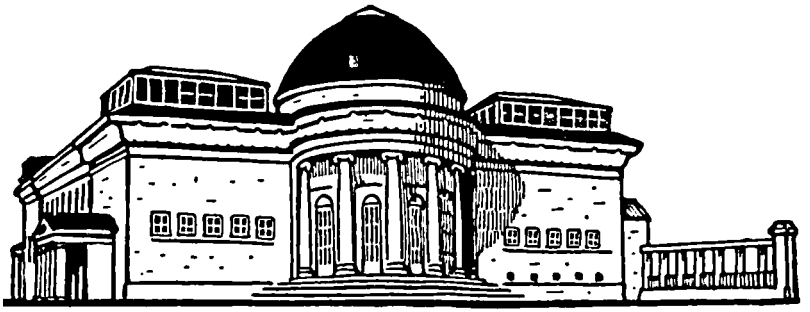
R	Rudolphus	*Di*	Diderícus	*Gl*	Glockengießer-wall
D	Dammtor und Dammtorſtraße	*W*	Windmühle	*H*	Hironymus
P	Petrus	*Da*	Davidus	*G*	St. Georgskirche
E	Eſplanade	*F*	Ferdinandus und Ferdinandstor	*S*	Siechenhaus
L	Lombard und Lombardsbrücke	*V*	Vincentius	*AA*	Außenalſter
		H	Holzdamm	*BA*	Binnenalſter

Frauengeſtalten ſtehen um den Sockel herum. Die eine trägt eine fünfſaitige Leier oder Lyra. Sie bezeichnet, daß Schiller Lieder und ähnliche Gedichte geſchrieben hat, daß er alſo ein lyriſcher Dichter war. Eine zweite Frauengeſtalt hält einen Dolch in der Hand und trägt eine Maske, die ſie vom Geſicht auf den Kopf zurückgeſchoben hat. Sie bezeichnet, daß Schiller Theaterſtücke oder Dramen verfaßt hat, alſo ein dramatiſcher Dichter war. Die beiden anderen Frauen halten je ein Buch in der Hand; auf dem einen leſen wir den Namen des großen Philoſophen Kant, deſſen Werke Schiller beſonders eingehend ſtudiert hat. Dieſe beiden Frauengeſtalten weiſen darauf hin, daß Schiller nicht nur als Dichter,



Einzelheiten v. Schiller-Denkmal.

ſondern auch als Geſchichtsſchreiber oder Hiſtoriker und als Philoſoph unſterbliche Werke geſchrieben hat. Am Denkmal ſteht die Inſchrift: „Zum Andenken an den 10. November 1859 von Bürgern Hamburgs errichtet am 9. Mai 1866.“ Am 10. November 1859 war der hundertjährige Geburtstag des Dichters, und der 9. Mai iſt ſein Todestag. Als dieſes Denkmal eingeweiht wurde, fand eine große Feier ſtatt. Ein langer Feſtzug mit vielen Fahnen und Muſikkapellen zog durch die Stadt, und ganz Hamburg hatte anläßlich dieſer Schillerfeier Flaggenſchmuck angelegt. — Dem Schiller-Denkmal gegenüber liegt auf einem ſanft anſteigenden Hügel die Kunſthalle. Vor beiden breiten ſich herrliche Teppichbeete aus. Dieſer Hügel war einſt bedeutend höher und trug ein Feſtungswerk, die Baſtion Vincentius. Davor lag, in die Außenalſter vorgeſchoben, die kleinere Baſtion Ferdinandus. Zwiſchen beiden mündete der Stadtgraben in die Außenalſter. Später wurde der Stadtgraben überbrückt und ein kleines Tor für Fußgänger, die Ferdinandspforte, angelegt. Jetzt heißt es dort „beim Ferdinandstor“ und die Straße gegenüber der Kunſthalle die Ferdinandſtraße. Ein kleiner Teil des Stadtgrabens iſt ſeitlich der Kunſthalle erhalten geblieben in der Form eines halbmondförmigen Teiches. Im Volksmunde heißt er wohl der Philoſophenteich nach dem Philoſophenweg, der an ihm entlang führt. Im Sommer wird er von einigen Schwänen belebt, im Winter bietet er eine gute Eisbahn. Die runde Außenſeite dieſes Teiches erinnert noch an die geſchlängelte Form des früheren Stadtgrabens. Einſt folgte hier Baſtion auf Baſtion, und davor zog ſich in breiten Windungen der Stadtgraben bis zum Oberhafen hin. Auf die Baſtion Vincentius folgte die Baſtion Hieronymus, dort, wo jetzt der Hauptbahnhof ſteht. Der Marſchall Davoût ließ die Baſtion Vincentius ſtark befeſtigen und die Kanonen ſo anlegen, daß ſie auch auf die Stadt gerichtet werden konnten. Ebenſo ließ er auf der Elbhöhe Kanonen aufſtellen, dort, wo jetzt die Seewarte ſteht. Réduit d'Alster und Réduit d'Elbe hießen dieſe ſtarken Befeſtigungen, durch welche er die Stadt beherrſchte. Er befürchtete



Kunsthalle.

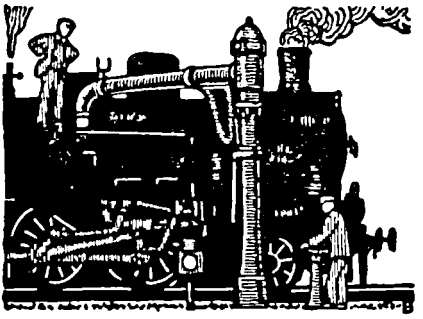
nämlich Unruhen, da die Bevölkerung den Franzosen feindlich gesinnt war. Solche Aufstände konnten aber bei der Enge der Straßen den Franzosen sehr gefährlich werden. Die Alsterhöhe wurde im Jahre 1863 abgetragen und die Erde zum Teil benutzt, um einen Damm vom Georgsplatz durch den Stadtgraben zu schütten. So erhielt man einen neuen Zugang von der Stadt nach St. Georg. Es ist die jetzige Ernst Merck-Straße. Auf dem Platze der erniedrigten Alsterhöhe wurde bald darauf die Kunsthalle erbaut und 1869 eröffnet. Sie ist in ihrem älteren Teile ein roter Backsteinbau mit vielen Standbildern und Namen berühmter Maler und Bildhauer. In Nischen stehen z. B. an der Vorderseite die Standbilder von Rauch und Thorwaldsen, und mitten über dem Haupteingange begrüßt uns das Bild eines lieben Bekannten, Ludwig Richters, der so reizende Bilder gezeichnet und gemalt hat. Die Kunsthalle enthält Sammlungen von Gemälden und Bildhauerwerken. Da der Platz für die immer mehr anwachsenden Kunstschätze nicht ausreichte, plante man schon seit langem eine Erweiterung. Unter der besonders eifrigen Mitwirkung des Direktors der Kunsthalle, Alfred Lichtwarks, wurde der Plan eines großen Anbaues entworfen und genehmigt. Leider erlebte der rührige und tüchtige Mann dessen Ausführung nicht mehr. Der Anbau, ein weißer Kalksteinbau, schließt nahe der Ernst Merck-Straße mit einer Säulenhalle ab. Vor dieser ist ein Reiterstandbild aufgestellt, einen nackten Jüng-

ling darſtellend. Der Erweiterungsbau trägt auf dem Dache Oberlichter, die den Sälen von oben gedämpftes Licht zuführen. Kürzlich iſt der Anbau eröffnet worden, und die Kunſtwerke, die in dem alten Bau gedrängt und teils unüberſichtlich untergebracht waren, ſind nun in vorteilhafteſter Weiſe in vielen größeren und kleineren Sälen zur Schau geſtellt. Im Erdgeſchoß machen die Bilder Meiſter Bertrams, Meiſter Frankes und anderer älterer hamburgiſcher Maler den Anfang, und dann geht es allmählich durch die Flucht der Säle zu den Werken der neueren und neueſten Künſtler. Und nicht nur hamburgiſche und deutſche Maler, ſondern auch holländiſche, franzöſiſche u. a. ſind vertreten. Uns feſſeln beſonders die Bilder, die hamburgiſche Perſönlichkeiten und Landſchaften darſtellen. Da gibt es Bilder hamburgiſcher Senatoren, Künſtler und anderer bekannter Perſönlichkeiten, da ſehen wir Anſichten der Alſter, der Elbe, des Hafens, der Flete u. a. aus alter und neuer Zeit. Manch ſeltſames Bild iſt darunter, z. B. eins, das den Dom, den bekannten Weihnachtsmarkt auf dem Heiligengeiſtfelde darſtellt. Die alte Mühle liegt dunkel im Vordergrunde, und dahinter ſieht es aus, als ob alles brenne. Noch viel ſeltſamere Bilder, die der ſogenannten Expreſſioniſten und Futuriſten, werden manchmal von Kunſtvereinigungen in beſonderen Ausſtellungen in der Kunſthalle gezeigt. Für ſolche Kunſtausſtellungen wird Eintrittsgeld erhoben, während ſonſt der Beſuch der Kunſthalle frei iſt.

Die St. Georger Kirche.

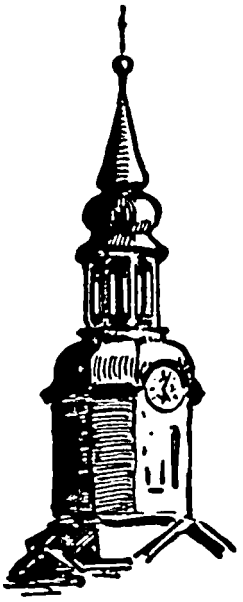
Die Brücke der Ernſt Merck-Straße führt über die Eiſenbahngleiſe. Zur Linken erblicken wir die Kunſthalle und den halbmondförmigen Teich, zur Rechten ſehen wir, wie die zahlreichen Eiſenbahngleiſe im Hauptbahnhof verſchwinden. Hier iſt eine beſondere Vorrichtung, um Lokomotiven mit Waſſer zu verſorgen, ein ſogenannter Waſſerkran. Die Ernſt Merck-Straße führt uns nach der St. Georger Kirche, deren zierlicher Turm einen Durchbruch hat und deſſen Wetterfahne mit dem Bilde des heiligen Ritters St. Georg geziert iſt. Zu Pferde ſitzend, durchbohrt er mit

ſeiner Lanze einen Lindwurm oder Drachen. Dieſe ſchöne Kirche wurde in den Jahren 1743 bis 1747 von dem Baumeiſter Prey erbaut, der ſpäter neben Sonnin Hauptbaumeiſter an der Großen Michaeliskirche war. Die St. Georger Kirche und die Häuſer der Kirchenallee — dort gegenüber dem Hauptbahnhof — ſchwebten am letzten Tage des großen Brandes in außerordentlicher Gefahr. Ein Feuerregen ergoß ſich über den hohen Wall hinüber auf ſie.



Waſſerkran.

Nur der aufopfernden Tätigkeit der Bewohner gelang es, die Kirche, die Häuſer und damit vielleicht ganz St. Georg zu retten. Man bedeckte die Dächer mit naſſen Tüchern und goß die Funken aus, wo ſie zünden wollten. Hinter der Kirche iſt, von einem Gitter umgeben, eine alte Kreuzigungsgruppe erhalten. Dieſes aus Eiſen beſtehende Kunſtwerk zeigt in der Mitte Chriſtus am Kreuze, zu ſeinen Füßen Maria und Johannes. Zu beiden Seiten hängen die Schächer an ihren Kreuzen. Ihre Glieder ſind krampfhaft verrenkt und ihre Arme und Beine gebrochen. Eine kleine Engelsfigur ſchwebt über dem einen Schächer; es iſt der Übeltäter, zu dem Chriſtus ſagt: „Heute wirſt du mit mir im Paradieſe ſein!“ Über dem anderen Schächer ſoll früher eine Teufelskralle angebracht geweſen ſein. Dieſe Kreuzigungsgruppe hat einſt vor der Kirche geſtanden an der Ecke der Kirchenallee. Dort bezeichnete ſie in katholiſcher Zeit das Ende des ſogenannten Schmerzensweges. In katholiſchen Städten iſt



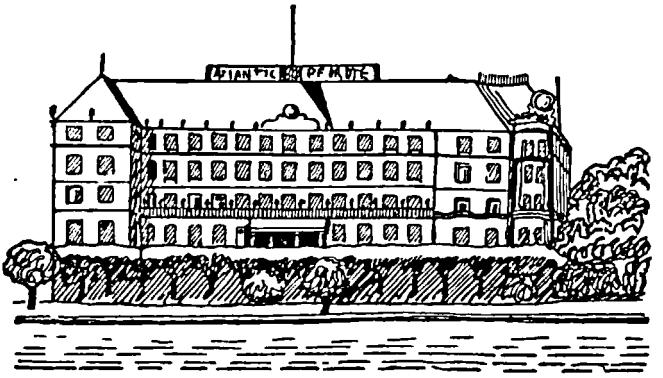
St. Georger Kirche.

Kreuzigungsgruppe.

es noch jetzt Sitte, den Weg, den Chriſtus vom Richthauſe des Pilatus bis zur Hinrichtungsſtätte auf Golgatha zurückgelegt hat, nachzumeſſen und die ſieben Stellen, wo Chriſtus geraſtet haben ſoll, durch mehr oder minder kunſtreiche Bilder oder Bildſäulen zu bezeichnen, bei denen die frommen Pilger am Karfreitag und anderen hohen chriſtlichen Feiertagen niederknien und beten. Auch in katholiſchen Kirchen, z. B. in der Marienkirche an der Danziger Straße in St. Georg, iſt dieſer Leidensweg Chriſti durch eine fortlaufende Reihe von Bildern veranſchaulicht. In Hamburg führte der Schmerzensweg oder die Via dolorosa einſt von der ehemaligen Domkirche über den Speersort, den Pferdemarkt, durch die Breite- und Spitalerſtraße und dann durch das Spitalertor über den Stadtgraben nach der St. Georger Weide, wo ſie bei der Kreuzigungsgruppe ihr Ende fand. Da dieſe dem wachſenden Verkehr im Wege ſtand, wurde ſie auf den ſtillen Kirchhof hinter der Kirche verſetzt. In der Nähe dieſer Golgathagruppe befindet ſich die St. Georger Friedenseiche aus dem Jahre 1871. An der Rückſeite des Kirchhofs liegt das Siechenhaus, über deſſen Tür auch der heilige Georg abgebildet iſt. Jetzt wohnen dort alte Frauen; einſt war es ein Krankenhaus, wie ſein Name ſagt. Es diente zur Aufnahme von Ausſätzigen. Der Ausſatz, eine

ſchlimme, anſteckende Hautkrankheit, war damals weit verbreitet. Sie wurde beſonders von ſolchen Leuten in Deutſchland eingeſchleppt, die aus dem Morgenlande kamen, die alſo z. B. als Kreuzfahrer oder Pilger im heiligen Lande geweſen waren. Adolf III., der ſelbſt einen Kreuzzug unternommen hat, ſoll hier mitten im Walde das „Seekenhus" im Jahre 1198 gegründet haben. Die armen Ausſätzigen mußten hier, abgeſondert von allen übrigen Leuten, bis zu ihrem Tode verweilen. Sie trugen lange weiße Gewänder und machten ſich durch eine Klapper bemerkbar, damit keiner ihnen zu nahe kam. Sie ſaßen auch wohl an dem „Seekenpfahl" und hielten den Vorübergehenden einen ledernen Beutel hin, der an einem langen Stocke befeſtigt war, und baten um milde Gaben mit den Worten: „Gevet doch den armen Seeken wat!" In der Kirche hatten die Ausſätzigen geſonderte Plätze. Neben dem Siechenhauſe entſtand nämlich bald eine kleine Kirche, und um dieſe bauten ſich einige Leute an. St. Georg, das ſpäter eine Vorſtadt Hamburgs wurde und jetzt ein Stadtteil iſt, hat alſo von hier aus ſeinen Urſprung genommen. Vom Siechenhauſe führt ein ſchmaler Weg, die Alſtertwiete, nach der Außenalſter. Er ſenkt ſich von der Geeſt zur Alſtermarſch. Unter Geeſt verſteht man in der Umgegend Hamburgs hohes, trockenes Land, unter Marſch tiefgelegenes, ſumpfiges, einſt der Überſchwemmung ausgeſetztes Land. In alten Zeiten trat die Alſter oft über ihre Ufer, ſo daß man dort nicht gehen konnte. Jetzt führt eine ſchöne breite Straße an der Außenalſter entlang. Dieſe Straße „An der Alſter" iſt an der Häuſerſeite mit Linden bepflanzt; ſie ſind in eigentümlicher Weiſe beſchnitten, ſo daß ſie ganz niedrig bleiben, aber um ſo mehr in die Breite wachſen. So bleibt den Bewohnern der Etagen die Ausſicht über die Außenalſter erhalten, und unter den Bäumen iſt es auch bei dem heißeſten Sonnenſchein erquickend kühl. An dieſer Seite liegt bis zum Holzdamm hin ein gewaltiges Hotel. „Atlantic" und „Pfordte" ſteht in großen Buchſtaben auf dem Dache. Es ſind die Namen des Hotels und ſeines Wirtes. „Atlantic" heißt dieſes Hotel nach dem atlantiſchen

Ozean, über welchen die meiſten Schiffe zu uns kommen. Die Weltkugel prangt auf dem Dache, und auch die Lampen am

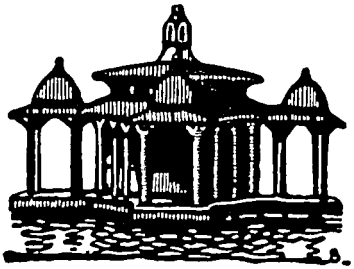


Atlantic-Hotel.

Hauſe zeigen die Geſtalt der Weltkugel mit den eingezeichneten Küſtenlinien der Erdteile. Der Alſtertwiete gegenüber befindet ſich in der Außenalſter eine Pferdeſchwemme. Es ſieht luſtig aus, wenn die Kutſcher hier ihre Pferde, manchmal mitſamt dem Wagen, in das ſeichte Waſſer hineinführen.

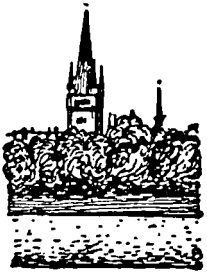
Ausſicht über die Außenalſter.

Wir gehen nun bei einem Boothauſe und der Badeanſtalt „Alſterluſt" vorüber zurück nach der Lombardsbrücke. Vor unſeren Blicken breitet ſich das weite Becken der Außenalſter aus. Dampfer, Segelboote, Ruderboote und Schuten beleben das Waſſer. Schwäne hält man dort ſchon von alten Zeiten her. Ihre Zahl hat ſich während des Krieges ſehr verringert. Einſt verſammelten ſich zur Futterzeit wohl drei- bis vierhundert bei einem niedlichen, mit Blumen geſchmückten Schwanenhäuschen, das in der Mitte



Schwanenhäuschen.

des Alſterbeckens lag. Es wurde im Winter in die Hohenfelder Bucht gebracht, wo die Schwäne ihr Winterquartier hatten. — Die Badeanſtalt, die vor dem großen Brande in der Binnenalſter lag, iſt in die Außenalſter verlegt worden und hat den Namen „Alſterluſt" bekommen. Sie iſt durch einen halbkreisförmigen Holzſteg mit dem Ufer verbunden. Zwiſchen der Alſterluſt und dem Uhlenhorſter Fährhaus liegt die Bahn für die Wettruderfahrten. Bei einer ſolchen Regatta wird die zu durchrudernde Strecke mit Fähnchen abgeſteckt. Start und Ziel ſind beim Fährhaus; bei der Alſterluſt müſſen die Boote um beſtimmte Pfähle herum wenden. Auf ſchwimmenden Tribünen und auf Begleitdampfern befinden ſich dann viele Schauluſtige. — Von der Alſterluſt führt der Weg etwas bergan nach der Lombardsbrücke. Herrlich iſt der Blick auf die Ufer der Außenalſter.

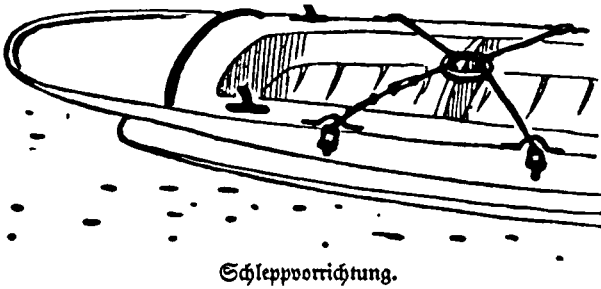


Johanniskirche Harveſtehude.

Waſſerturm im Stadtpark.

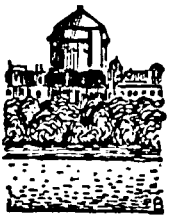
Dort guckt der ſtachlichte Turm der Harveſtehuder- oder Johanniskirche aus dem Grün hervor. Weit in der Ferne erhebt ſich der plumpe Waſſerturm des Stadtparks in Winterhude. Uns näher am Uhlenhorſter Ufer liegt das Fährhaus, das bei beſonderen Feſtlichkeiten feenhaft erleuchtet wird. Am Harveſtehuder und Uhlenhorſter Ufer ſchauen herrliche Villen oder Landhäuſer aus dem Grün der Gärten und Alleen hervor. Die vielen Fabrikſchornſteine dahinter am Uhlenhorſter Ufer erinnern daran, daß ſich dort am Oſterbeckkanal und an anderen Seitengewäſſern der Außenalſter viele Fabriken befinden: chemiſche, Maſchinenfabriken u. a. Sie alle und beſonders das Gaswerk in

Schlepper.



Schleppvorrichtung.

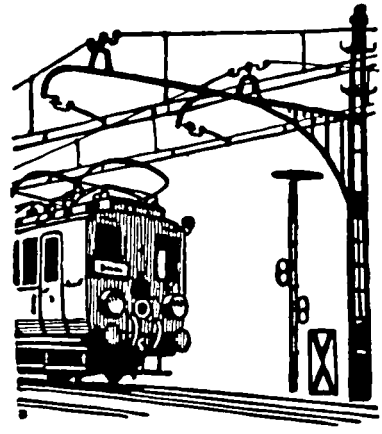
Barmbeck am Osterbeckkanal gebrauchen viele Kohlen, die ihnen von zahlreichen Schuten zugeführt werden. Oft werden diese durch Schlepper gezogen, doch sieht man auch, wie einzelne Schuten von den sogenannten Ewerführern geschoben oder „gestaakt" werden, indem sie ihren Haken auf den Grund setzen, ein Beweis, daß die Außenalster nicht sehr tief ist. Wenn wir uns der Lombardsbrücke nähern, verschwindet allmählich das Harvestehuder Ufer, aber auf der anderen Seite, im Osten, erscheint das Ufer von Hohenfelde und St. Georg. Ein anderer Wasserturm ragt dort über den Häusern empor; er steht am Winterhuderweg beim Waisenhause. Und dort der gelbliche Turm gehört zur St. Gertrudenkirche am Kuhmühlenteich. Die Badeanstalt am Schwanenwik liegt davor. Am St. Georger Ufer gucken die doppeltürmige katholische Marienkirche und weiterhin die alte St. Georger Kirche hervor, von der wir herkommen. — Wir sind nun wieder bei der Lombardsbrücke angelangt und überschreiten sie in der Richtung von Osten nach Westen. Auch hier können wir nach einem Landungssteg hinuntergehen, in dessen Nähe der uns schon bekannte lange Tunnel von der Binnenalster her mündet. Auf unserem weiteren Wege kommen wir an einem Hügel vorbei, den wir auf unbehauenen Treppenstufen besteigen können. Eine Rundbank lädt zum Niedersitzen ein. Von unserem erhöhten Standpunkt genießen wir eine herrliche Aussicht über die Außenalster, während uns der Blick über die Binnenalster, besonders im



Wasserturm Uhlenhorst.

Gertrudenkirche (Schwanenwik).

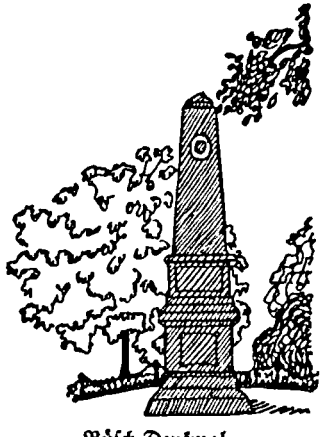
Sommer, durch Gebüsch und Bäume verdeckt ist. Der Hügel stößt dicht an die Gleise der Eisenbahn. Fortwährend fahren Züge vorüber: Vororts- und Fernzüge, Personen- und Güterzüge. Auf unserer Seite stehen hohe eiserne Galgen, an denen die elektrischen Drähte für die Vorortsbahn, oben an den Porzellanglocken auch die Telegraphendrähte befestigt sind. Unten an dem Pfahle steht ein Pfeil als Warnungszeichen. Um das Hinaufklettern zu verhindern, sind an den Pfählen einer solchen Starkstromleitung manchmal eiserne, nach unten gerichtete Spitzen angebracht.



Eisenbahngalgen, Wagen d. Vorortsbahn.

Der Büschhügel.

Vom Aussichtshügel führt uns ein kurzer Weg nach dem Büschhügel, dem Überrest der ehemaligen Bastion Didericus. Die Bastionen haben diese Namen einstmals bei der Anlage der Befestigungen im Jahre 1620 erhalten nach den Vornamen der damaligen Ratsherren. Wir erfahren später noch im Zusammenhange Genaueres über Hamburg als Festung. Das Büschdenkmal ist ein nach oben spitz zulaufender Granitstein, ein sogenannter Obelisk. Johann Georg Büsch, ein beliebter Lehrer am Gymnasium und ein bedeutender Gelehrter, hat sich große Verdienste um seine Vaterstadt Hamburg erworben. Im Verein mit anderen vaterländisch oder patriotisch gesinnten



Büsch-Denkmal.

Männern, z. B. mit Sonnin, dem Erbauer der Großen Michaeliskirche, und Reimarus, dem gelehrten Freunde Leſſings, gründete Büſch im Jahre 1765 die patriotiſche Geſellſchaft, die noch heute beſteht und es ſich zur Aufgabe ſetzt, möglichſt viele gemeinnützige Einrichtungen ins Leben zu rufen. So gründete Büſch mit dieſen Männern zuſammen die erſte Handelsſchule für kaufmänniſche Lehrlinge, und ſein Verdienſt war es vor allem, daß das Armenweſen geordnet wurde. Er traf die Einrichtung, die noch heute beſteht, daß ſogenannte Armenpfleger ſich genau nach den Verhältniſſen bedürftiger Leute erkundigen und ihnen Unterſtützungen an Geld, Lebensmitteln, Kleidungsſtücken uſw. zuwenden. Als Gelehrter war Büſch in Vorträgen und Schriften hervorragend tüchtig und tätig auf den Gebieten der Geographie, der Handelswiſſenſchaft und der Schiffahrtskunde. Büſch iſt im Jahre 1728 geboren und 1800 geſtorben. Im Jahre 1801 wurde ihm auf Veranlaſſung der patriotiſchen Geſellſchaft dieſer Denkſtein geſetzt, eine hervorragende Ehrung in jener Zeit. Das Denkmal wurde auf der Baſtion Vincentius errichtet, alſo auf dem Platze der jetzigen Kunſthalle. Dieſer Ort wurde gewählt, weil es hier unter dem Schutze der Fortifikation ſtand und weil dieſe Höhe einen ſchönen Blick über die Binnenalſter, die Stadt und nach der anderen Seite über den ſtillen Jakobifriedhof bot, auf dem Büſch beſtattet lag. Später iſt das Denkmal noch zweimal verlegt worden, 1828 nach der Baſtion Davidus in der Gegend der jetzigen Alſterluſt und im Jahre 1867, nach dem Umbau der Lombardsbrücke, an ſeinen heutigen Platz. Auf dem Denkſteine leſen wir in römiſchen Ziffern die Jahreszahlen ſeiner Geburt, ſeines Todes und der Errichtung des Denkmals. Das Geburtsjahr iſt von einem Kranze aus Blumen und Früchten, das Todesjahr von einem ſolchen aus Zypreſſenzweigen und Mohnkapſeln, den Sinnbildern des Schlafes oder Todes, umrankt. Oben an dem Denkſteine iſt auf der einen Seite das Bruſtbild des Gefeierten, auf der anderen Seite ein Lorbeerkranz angebracht, darunter die Inſchrift: „Von ſeinen dankbaren Mitbürgern.“ — „Dem Freunde des Vaterlandes.“ Eine Bronze-

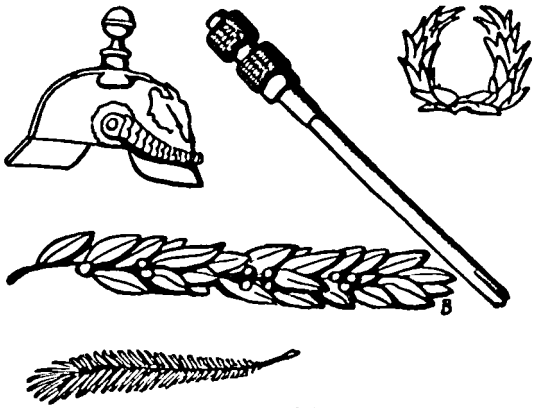
tafel ſtellt einen Opferzug dar. Wie einſt den Göttern geopfert wurde, ſo bringen hier drei allegoriſche Geſtalten dem um das Vaterland verdienten Manne ein Dankopfer dar. Voran ſchreitet die Bürgerliebe, durch die dreitürmige Burg im Haar als Hammonia bezeichnet, und gießt aus einer runden Opferſchale Wein in das hell lodernde Feuer auf einem Brandopferaltar, an deſſen beiden Seiten zwei Genien mit geſenkter und erhobener Fackel Tod und Unſterblichkeit bezeichnen. Auf der anderen Seite des Altars ſteht ein Knabe mit Opfergefäßen in der Hand, als Sinnbild der aufwachſenden Generation. Die zweite weibliche Figur ſtellt die Staats- und Handelswiſſenſchaft dar. Sie ſtützt ſich auf ihr Attribut, ein Steuerruder mit dem Delphin und dem ſchlangenumwundenen, geflügelten Stab, und trägt über dem Arm Laubgewinde, um damit den Altar zu ſchmücken. Die dritte Perſon, ein Jüngling, die Gewerbe darſtellend, trägt ein Opfergefäß in der Hand. — Vor kurzer Zeit iſt das altehrwürdige Büſchdenkmal geſchändet worden. Bubenhände haben die Bronzetafel mit dem Geburtsjahr abgeriſſen und entwendet. Darauf hat man behördlicherſeits auch die übrigen Bronzetafeln abgenommen und verwahrt. Hoffentlich wird das Denkmal bald in ſeiner urſprünglichen Geſtalt wiederhergeſtellt. — Büſch iſt auch ſonſt mannigfach geehrt worden. Auf der großen Rathausdiele prangt ſein Bild neben den Bildern anderer verdienter Hamburger. Eine Straße, die vom Gänſemarkt abgeht, heißt ihm zu Ehren die Büſchſtraße, und eine neuere Schule für Kaufleute trägt den Namen „Büſch-Inſtitut“. Die ſterblichen Überreſte Büſch' ſind von dem alten Jakobifriedhofe in der Gegend des heutigen Hauptbahnhofs auf den neuen Jakobifriedhof am Peterskamp an der Wandsbecker Chauſſee überführt worden, wo ein ähnlicher Obelisk die Grabſtätte bezeichnet. — Am Fuße des Büſchhügels ſteht halb im Waſſer das Boothaus des Ruderklubs Favorite-Hammonia; der Name bedeutet: Liebling Hamburgs. Ein weit ins Waſſer vorſpringender hölzerner Bootſteg ermöglicht es den Ruderern, mit ihren langen Wettruderbooten bequem anzulegen. Das ge-

räumige Haus enthält Klubzimmer und Räume zur Unterbringung der Boote. Die ſtille Bucht, die bei dem Boothauſe ziemlich tief ins Land einſchneidet, iſt die Mündung des ehemaligen Stadtgrabens, der ähnlich wie gegenüber beim Ferdinandstor von der Außenalſter abzweigte. Von hier aus ſchlängelte ſich der Stadtgraben bis zum Dammtor und dann weiter durch den Botaniſchen Garten bis zum Holſtentor, Millerntor und zum Hafen hin. Wir werden ſpäter ſehen, wie dort überall noch Reſte des Stadtgrabens in der Form von Teichen erhalten geblieben ſind. — Vom Büſchdenkmal herab gelangen wir, geradeaus gehend, in die Straße „Alſterglacis". Unter Glacis verſteht man das Vorfeld, das ſich um eine Feſtung erſtreckt. Zwei andere Straßen in der Nähe des Heiligengeiſtfeldes tragen ähnliche Namen. Die Straße Alſterglacis führt nach der Gänſeweide und nach dem Dammtorbahnhof. Wir aber wenden uns, vom Büſchhügel kommend, gleich zur Linken unter der Eiſenbahnbrücke hindurch der Eſplanade zu.

Die Eſplanade.

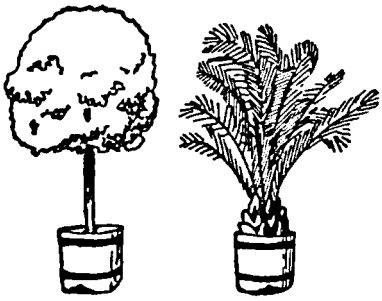
Auch dieſer Name entſtammt der Feſtungsſprache und bezeichnet den freien Raum zwiſchen den Feſtungswerken und den Häuſern der Stadt. Ein ſolcher Raum war nötig, einmal zum Schutze der Häuſer, und zum anderen, um Wohn-, Munitions- und andere Baracken für die Soldaten zu errichten. Auf alten hamburgiſchen Stadtplänen ſehen wir auf dieſen Eſplanaden auch exerzierende Soldaten dargeſtellt. Als man im Jahre 1818 mit der Abtragung oder Schleifung der Feſtungswerke Hamburgs begann, legte man hier zwiſchen Dammtor und Außenalſter die Baſtion Petrus nieder und baute von 1827 bis 1830 eine ſchöne breite Straße, der man den Namen „Eſplanade" gab. — Der Stadtgraben hinter der Eſplanade wurde erſt 1865 ausgefüllt. — Sie iſt nach dem Muſter der berühmten Berliner Straße „Unter den Linden" angelegt worden. Wie dieſe hat ſie in der Mitte eine breite mit vier Reihen Linden bepflanzte Promenade, zu beiden Seiten einen Fahrweg und längs den Häuſern je einen Bürger-

ſteig oder ein Trottoir. So hat ſie bei einer Länge von 250 m die anſehnliche Breite von 48 m. Am Oſteingang zur Eſplanade iſt im Jahre 1877 das Kriegerdenkmal errichtet worden zur Erinnerung an den deutſch-franzöſiſchen Krieg von 1870/71. Der Bildhauer Profeſſor Schilling, der Schöpfer dieſes Denkmals, hat auch das Kaiſer Wilhelm-Denkmal auf dem Rathausmarkt geſchaffen. Sein berühmteſtes Werk iſt das Nationaldenkmal auf dem Niederwald gegenüber Bingen am Rhein. Unſer Kriegerdenkmal bildet eine Ergänzung zu jenem gewaltigen Denkmal. Denn während jenes den Jubel über den Sieg zum Ausdruck bringt, veranſchaulicht unſer Kriegerdenkmal in ergreifender Weiſe den Schmerz über die Opfer des Krieges. Es ſtellt drei Krieger dar: einen Reiter oder Kavalleriſten, einen Fußſoldaten oder Infanteriſten und einen Kanonier oder Artilleriſten. Der jugendliche Reiter lebt noch. Seine rechte Hand umſpannt den Degen, während er die linke auf die Bruſt gelegt hat. Die Lanze mit dem Fähnlein iſt ihm entſunken; ihr Schaft iſt zerſplittert. Sein Geſicht iſt ſchmerzlich verzogen. Ein Engel küßt ihn auf die Stirn. Auch das Pferd, auf dem der Reiter ſitzt, ſcheint ſchwer verwundet zu ſein. Es liegt auf den Knien und bedeckt mit ſeinem Körper ein Kanonenrohr und eine franzöſiſche Fahne, deren Adler hervorguckt. Der jugendliche Infanteriſt iſt tot; er hält noch ſein Gewehr im Arm; der Engel deckt ihm einen Palmenzweig, das Zeichen des Friedens, über die Bruſt. Der Kanonier, ein ſchon älterer Mann mit einem Vollbart, liegt auf dem Rücken,



Einzelheiten vom Kriegerdenkmal.

ſein Helm iſt ihm abgefallen. Daß er ein Artilleriſt iſt, ſehen wir an der Kugel auf dem Helm und daran, daß er den abgebrochenen Schaft eines Kanonenputzers in der Hand hält. Der Engel ſenkt einen Lorbeerkranz, das Zeichen des Sieges, auf das Haupt des Gefallenen. — Palmen und Lorbeerbäume wachſen in wärmeren Ländern. Im Sommer ſieht man bei uns dieſe Bäume wohl in großen Kübeln vor Hotels und Kaffeehäuſern ſtehen. So ſind z. B. vor dem Alſterpavillon auf dem Alten Jungfernſtieg abwechſelnd Kübel mit Palmen und Lorbeerbäumen aufgeſtellt.



Sieger im Kriege oder in Wettſpielen pflegt man mit Lorbeerkränzen und -zweigen zu ſchmücken. Bei uns nimmt man dazu aber lieber die Zweige und Blätter eines deutſchen Baumes, der Eiche. Deutſche Jünglinge und Männer ſchmücken ſich nach dem Siege mit Eichenlaub und Eichenkränzen. — Die Figuren des Kriegerdenkmals beſtehen aus Bronze. Der Sockel iſt aus italieniſchem Marmor hergeſtellt; um ihn ſchlingen ſich oben Lorbeerzweige. Die runden Bänke, die das Denkmal umgeben, beſtehen aus demſelben Geſtein, das aber von den Pyrenäen ſtammt. Der Marmor des Sockels iſt poliert und enthält die Namen der Schlachtorte, wo die Sechsundſiebenziger gefochten haben; ſie zeichneten ſich beſonders bei Loigny in der Nähe von Orleans aus. Der Tag dieſer Schlacht, der 2. Dezember, war deshalb ein beſonderer Feſttag des Regiments, und zum Andenken daran heißt der Platz vor dem Dammtorbahnhof Loigny-Platz. Der Sockel enthält ferner drei Bronzetafeln mit den Namen der Gefallenen des Regiments. Auf der Vorderſeite ſteht die Inſchrift: „Den tapferen Söhnen die dankbare Vaterſtadt", und darüber iſt das Hamburger Wappen angebracht. Früher fand alljährlich am 2. September, dem Sedantage, eine Feier am Kriegerdenkmal ſtatt. Die Kriegervereine ſtellten

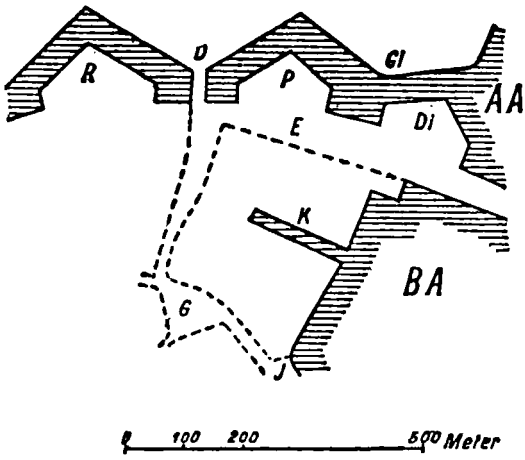
ſich mit ihren Fahnen um das Denkmal, auch die Regimentsmuſik ſpielte, ein Geiſtlicher hielt eine Rede, und dann wurden Kränze mit Schleifen am Fuße des Denkmals niedergelegt. — Der Boden des Denkmalplatzes iſt mit kleinen, verſchiedenfarbigen Steinen ausgelegt, die Sterne, Blumen und andere Verzierungen darſtellen. Ein ſolches Pflaſter heißt Moſaikpflaſter; es erinnert an das bekannte Moſaikſpiel der Kinder, bei dem aus verſchiedenfarbigen Steinchen oder Holzſtückchen allerlei Figuren und Bilder zuſammengeſetzt werden. — Gegenüber dem Kriegerdenkmal zweigt der Neue Jungfernſtieg ab. An der Ecke dieſer Straße ſteht an der Binnenalſter ein einziges großes Privathaus mit zwei Türmchen. Der Volkswitz nennt es die umgeſtülpte Kommode, indem er die Türmchen als die Füße auffaßt. An der Stelle dieſes Hauſes — richtiger ſind es drei Einzelhäuſer — ſtand einſtmals eine vielbeſuchte Gartenwirtſchaft, die nach dem benachbarten Feſtungswalle die „Wallhalle" hieß. Sie mußte 1860 dem wachſenden Verkehr weichen, wurde nach der Uhlenhorſt verlegt und erhielt hier den vornehmeren Namen „Walhalla". Noch jetzt erinnert ein wenig benutzter Landungsſteg an das Garten- und Tanzlokal, das im Jahre 1895 Wohnhäuſern Platz machen mußte. — Der Neue Jungfernſtieg wurde im Jahre 1827, alſo gleichzeitig mit der Eſplanade angelegt. In demſelben Jahre entſtand auch das neue Stadttheater als Erſatz für ein älteres Opernhaus am Gänſemarkt. Der Platz zwiſchen dem Neuen Jungfernſtieg und der Dammtorſtraße wurde

Blick auf den alten Kalkhof von der Lombardsbrücke. 1770.

allmählich mit Straßen durchquert, der Fehlandſtraße, den Theaterſtraßen u. a. Vorher befand ſich hier der ſtädtiſche Kalkhof. Ein Kanal von der Binnen-Alſter her, der ſogenannte Kalkgraben, diente den Schiffen als Weg, die den Segeberger Kalk nach den Kalköfen fuhren. Dieſer Kalkgraben, der ungefähr in der Richtung der jetzigen Großen Theaterſtraße verlief, wurde ſpäter zugeſchüttet.

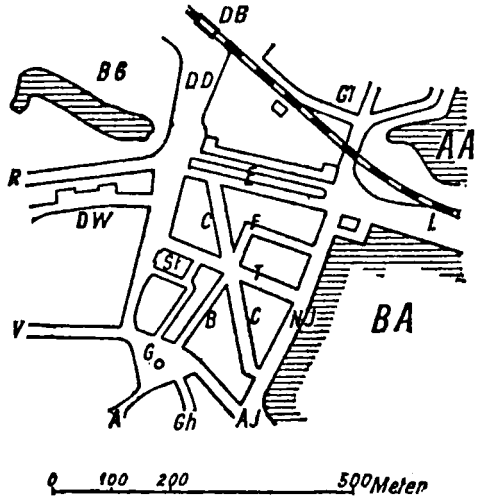
Im Jahre 1877 wurde zur beſſeren Verbindung des Jungfernſtieges mit dem Dammtorbahnhof eine Durchbruchſtraße angelegt. Dieſe nannte man Colonnaden, d. h. Säulenſtraße, weil ein Teil dieſer Straße beim Neuen Jungfernſtieg einen Säulengang bildet. Die Colonnaden münden mit der Eſplanade zuſammen beim Stephansplatz. Dieſer große freie Platz wurde im Jahre 1887 bei der feierlichen Eröffnung der neuen Hauptpoſt an der Ringſtraße dem bei der Feier anweſenden Generalpoſtmeiſter Stephan zu Ehren ſo benannt, dem die Entwicklung des Poſtweſens ſehr viel verdankt. Er hat z. B. die Poſtkarte eingeführt; er hat Poſtverträge mit vielen Staaten abgeſchloſſen, damit Briefe und Pakete billiger als früher befördert wurden. Er hat ferner für ſchnellere Beförderung durch Poſtzüge und Poſtdampfer geſorgt. Wenn wir das Poſtamt betreten — die Hauptpoſt iſt ſeit der Eröffnung des Hauptbahnhofs in deſſen Nähe nach dem Hühnerpoſten verlegt worden —, ſo ſehen wir in der Vorhalle zur Rechten ſein Bild und zur Linken das Bild des damaligen Reichskanzlers, des Fürſten Bismarck. In dem großen Schalterraum ſteht an der Hinterwand ein Marmorſtandbild Kaiſer Wilhelms I. Er trägt in der einen Hand den Reichsapfel, in der anderen das Schwert. Er iſt mit einem Purpurmantel bekleidet, und neben ihm liegen auf einem Kiſſen Krone und Zepter. Wir leſen an dem Poſtgebäude in der Ringſtraße die Inſchrift: „Erbaut 1883—1886 unter Kaiſer Wilhelm". Das Poſtgebäude iſt ein langgeſtreckter Bau, der bis zur Jungiusſtraße reicht und in ſeinem letzten Teil das Tele-

Krone, Zepter und Reichsapfel.



R Rudolphus
D Dammtor
P Petrus
Gl Glacis
E Esplanade
K Kalkhof
G Gänsemarkt
J Jungfernstieg
Di Diderichs
L Lombardsbrücke

graphenamt enthält, wo man Tag und Nacht Telegramme aufgeben kann. Mit seiner Hinterseite stößt das Postgebäude an die alte Straße „Dammtorwall". Hier befinden sich Räume für die Paketpost und Stallungen für die hohen gelben Postwagen, die von hier und von der Hauptpost beim Hühnerposten aus die Pakete in die verschiedenen Stadtteile bringen. Seit einigen Jahren wird die Paketpost auch durch Straßenbahnwagen befördert, die auf einem Zweiggleise hinter dem Postgebäude beladen werden.



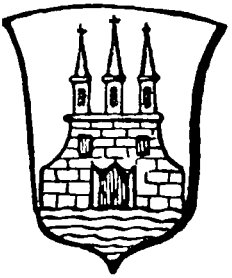
R Ringstraße
BG Botan. Garten
DB Dammtor-Bhf.
DD Dammtordamm
DW Dammtorwall
E Esplanade
Gl Alsterglacis
C Colonnaden
St Stadttheater
B Büschstraße
G Gänsemarkt
V Valentinskamp
A Abestraße
Gh Gerhofstraße
AJ Alter Jungfernstieg
NJ Neuer Jungfernstieg
F Fehlandstraße
T Theaterstraße
L Lombardsbrücke

Das Hamburger Wappen.

Vom Hamburger Wappen und anderen Städtewappen.

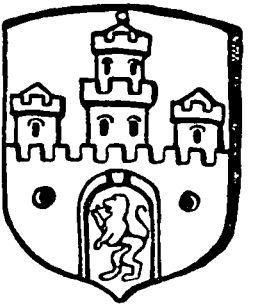
Das Hamburger Wappen ſtellt eine dreitürmige Burg dar. Der mittlere Turm iſt etwas höher als die beiden Seitentürme. Über dem mittleren Turme ſchwebt ein Kreuz, über den Seitentürmen je ein ſechseckiger Stern. Die Mauer der Burg hat Zinnenbekrönung; ihre Zwiſchenräume deuten Schießſcharten an. In dieſe legten die Verteidiger der Burg ihre Armbruſt, aus der ſie Pfeile oder Bolzen ſchoſſen. Hinter den Zinnen deckten ſie ſich gegen die Schüſſe der Belagerer. Das Tor der Burg iſt geſchloſſen; ſie und die Türme zeigen Mauerwerk. Dieſes einfache Hamburger Wappen iſt auf Fahnen, Münzen, Grenzpfählen uſw. angebracht. Am Rathaus und anderen öffentlichen Gebäuden ſowie am Krieger-

Altona.

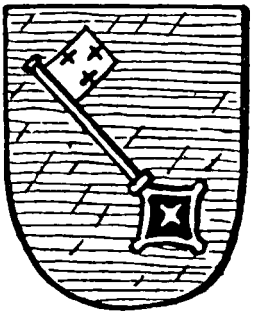


denkmal ſehen wir das vollſtändige Hamburger Wappen. Hier iſt die dreitürmige Burg von einem Ritterſchild umſchloſſen und von einem Ritterhelm überdeckt. Dieſer zeigt ein geſchloſſenes Viſier und als Helmſchmuck Pfauenfedern und Fähnchen ſowie ein flatterndes Helmband, wie es die Ritter einſt zum Schutze gegen glühenden Sonnenbrand über ihren Helmen trugen. Zu einem vollſtändigen Wappen gehören auch Wappenhalter. Bei dem Hamburger Wappen ſind es zwei grimmig dreinſchauende Löwen, bei anderen Wappen ſonſtige Tiere, aufrechtſtehende Hirſche, Einhörner, auch wohl zwei wilde, bärtige, mit Keulen bewaffnete Männer.

Harburg.

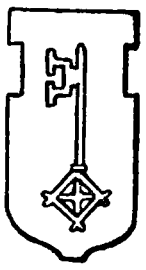


Bremen.

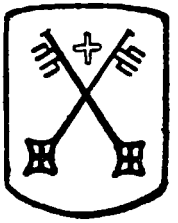


Dem Hamburger Wappen ſehr ähnlich ſind die Städtewappen der beiden größten Hamburg benachbarten Schweſterſtädte, Altonas und Harburgs. Beide zeigen ebenfalls eine dreitürmige Burg. Beim Altonaer Wappen ſind die Türme ſpitz, und unter dem geöffneten Tor ſieht man die Elbe fließen. Das Tor des Harburger Wappens zeigt im Stadttor den braunſchweigiſchen Löwen. Jede größere Stadt hat ihr Wappen, Braunſchweig z. B. einen Löwen, Lübeck einen Doppeladler, Berlin einen Bären, Bremen einen Schlüſſel. Dieſer iſt zurückzuführen auf den Schlüſſel Petri und darauf, daß Bremen einſt

Stade.



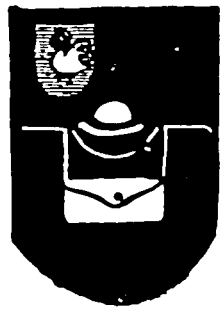
Buxtehude.



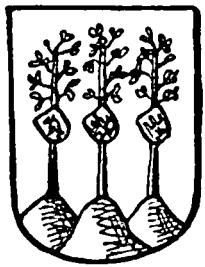
eine erzbiſchöfliche Stadt war. Und ſo kommt es, daß eine Reihe von Städten, die ehemals zum Erzbistum Bremen gehörten, ebenfalls Schlüſſel in ihren Wappen zeigen, z. B. Stade und Buxtehude. Deshalb tragen auch die Stader Dampfer einen Schlüſſel am Schornſtein.

Unſere Nachbarſtadt Wandsbek hat ein gar ſeltſames Wappen. Es zeigt eine Taſche, einen Stab und Hut. Dieſes Bild befand ſich über einer Zeitung, die der Dichter Matthias Claudius herausgab und die er den „Wandsbeker Boten" nannte. Claudius ſelbſt wurde deshalb auch ſcherzweiſe der Wandsbeker Bote genannt. Dieſes Bild hat die Stadt Wandsbek zu ihrem Stadtwappen erwählt. Es befindet ſich auch auf dem Claudius-Denkmal im erſten Wandsbeker Gehölz. Weil die Stadt zum Kreiſe Stormarn gehört, zeigt das vollſtändige Wandsbeker Wappen außerdem in der Ecke links oben den Stormarnſchen Schwan. — Das hamburgiſche Städtchen Cuxhaven hat die Kugelbake in ihr Wappen aufgenommen, jenes erſte Zeichen des feſten Landes, das die von See aufkommenden Schiffer einſt erblickten. Im Bergedorfer Wappen ſehen wir drei auf Hügeln emporwachſende Bäume, die an ihren Stämmen das ſachſen-lauenburgiſche, das beiderſtädtiſche und das Hamburger Wappen tragen, damit andeutend, daß Bergedorf vor ſeiner alleinigen Zugehörigkeit zu Hamburg bis 1420 unter der Regierung des Herzogs von Sachſen-Lauenburg und bis 1867 unter der Herrſchaft der beiden Städte Lübeck und Hamburg ſtand.

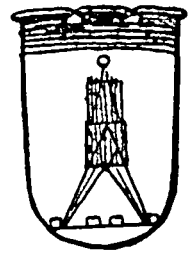
Wandsbek.

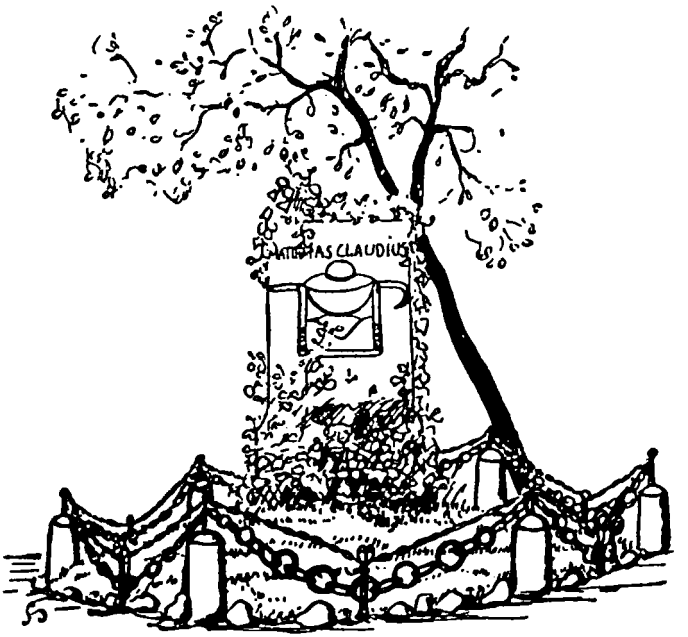


Bergedorf.



Cuxhaven.

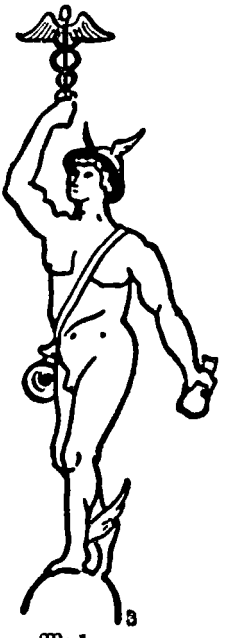




Claudius-Denkmal.

Götterbilder in Hamburg.

Auf dem Turme des Poſtgebäudes befindet ſich eine goldglänzende Geſtalt, die einen Jüngling darſtellt. Er ſteht mit einem Fuße auf einer rollenden Kugel; das andere Bein ſtreckt er rückwärts. Es ſieht aus, als ob er ſchnell läuft. Auf dem Kopfe trägt er einen geflügelten Hut, an den Füßen geflügelte Schuhe und in der Hand einen geflügelten Stab, der von einer Schlange umwunden iſt; in der anderen Hand hält er einen Geldbeutel. Die Flügel ſind das Zeichen der Schnelligkeit, die Schlange iſt das Zeichen der Klugheit. Dieſer Jüngling iſt der Götterbote, bei den Römern Merkur, bei den Griechen Hermes genannt. Sie dachten ihn ſich als einen ſehr ſchnellen und klugen Jüngling, der Botſchaft hin und her trägt zwiſchen den Göttern. Wegen ſeiner



Merkur.

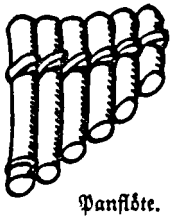
Klugheit und Schnelligkeit gilt er als der Gott der Poſt ſowie als Gott der Kaufleute und des Handels. Überall, wo der Handel ſinnbildlich oder allegoriſch dargeſtellt werden ſoll, finden wir ſein Bild oder mindeſtens ſeine Attribute, den Flügelhut und vor allem den von Schlangen umringelten Flügelſtab, ſo z. B. an der Lombardsbrücke, an der Eiſenbahnbrücke beim Schiller-Denkmal, am Sockel des Kaiſer Wilhelm-Denkmals ſowie beſonders an Kaufmannshäuſern. Am Eingange zum Klöpperhaus am früheren Schweinemarkt ſehen wir gar eine große nackte Hermesfigur, den Flügelſtab zwiſchen den Fingern ſchwingend. — In einer Stadt, die, wie Hamburg, ſo viele Beziehungen zum Meere hat, fehlt natürlich auch nicht Neptun oder Poſeidon, der nach dem Glauben der Alten mit ſeinem Dreizack die Meere erregte. In ſeinem Viergeſpann ſtand er einſt ſtolz auf dem Hauſe der Amerika-Linie am Alſterdamm. Dieſes Standbild mußte während des Krieges eingeſchmolzen werden. Aber am Neptunhaus bei der Schaartorsbrücke ſowie am Globushof an der Troſtbrücke ſehen wir noch jetzt Neptun-Standbilder, und auf der Schleuſenbrücke verſinnbildlichen Delphin und Dreizack im Brückengeländer, daß hier die Alſter mit der Elbe und dadurch mit dem Meere in Verbindung ſteht. — Ein ſehr bekanntes Götterſtandbild iſt der Bacchus am Eingange zum Ratsweinkeller. Er iſt dargeſtellt mit Weinlaub im Haar und mit einem gefüllten Becher in der Hand. Mit der

Gitterverzierung Schleuſenbrücke.

anderen faßt er einen mit Weinlaub und Trauben umwundenen Stab, den sogenannten Thyrsosstab. Das Standbild ist aus dem großen Brande gerettet worden.* Von 1770 bis 1842 hielt es treue Wacht vor dem Eimbeckschen Haus, dem damaligen Ratsweinkeller. Wie ihn ein gutes Geschick in den schlimmen Tagen der Franzosenherrschaft vor Verstümmelung bewahrt hatte, so ging er jetzt unversehrt aus dem Flammenmeer hervor.

Bacchus-Becher.

Doch mit seinem Regiment war es vorläufig zu Ende: der arme Gott wanderte in die Sammlung hamburgischer Altertümer. Er ließ es lächelnd geschehen und wartete auf bessere Zeiten. An einem Apriltage des Jahres 1896 zog er aus den verstaubten Räumen des Johanneums fort. Als er im Hofe an dem ehernen Standbilde Bugenhagens vorübergeführt wurde, hob er siegesfroh den weinumrankten Thyrsosstab und schwenkte ihn grüßend den ihm verdutzt Nachschauenden zu. Seit der Zeit hält der feiste Weingott am Eingange zum neuen Ratsweinkeller in der Großen Johannisstraße Wacht, mit seligem Lächeln jeden willkommen heißend, der da hinabsteigt. — Andere Göttergestalten finden wir an Brunnen, am Rathausbrunnen z. B. den Wiesen- und Waldgott Pan. Er ist krummnäsig, trägt kleine Hörner an der Stirn und hat die Beine eines Ziegenbocks. Er bläst auf einer Muschel, und an der Seite hängt ihm eine Flöte, die aus verschieden langen Pfeifen besteht, eine sogenannte Panflöte. Er liebt die Waldeinsamkeit und verbreitet unter den Menschen, die ihm dort begegnen, „panischen" Schrecken. — Am Stuhlmannbrunnen in der Nähe des Altonaer Hauptbahnhofs sind kämpfende Kentauren dargestellt, bärtige Männer mit Pferdekörpern. Sie kämpfen erbittert um einen großen Fisch, der aus einem Netze hervorguckt. Vom Rande des Brunnens schauen


Panflöte.

* Teils wörtlich nach Trinius: Hamburger Schlendertage.

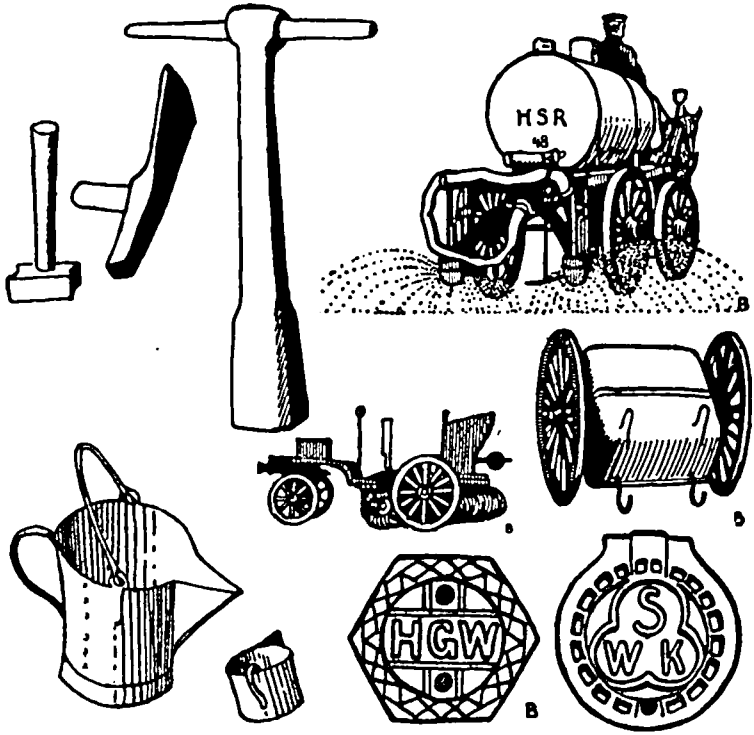
Frösche, Eidechsen und Nixen dem Kampfe zu; letztere sind Wassergöttinnen mit Fischschwänzen statt der Beine. Wenn der Brunnen läuft, speien sie alle Wasser gegen die Kentauren, und aus dem Maule des Fisches springt ein hoher Strahl empor, der die Kentauren von oben mit Wasser überschüttet. Einen Kentauren und eine Kentaurin sehen wir auch am Levantehaus in der Möncke-bergstraße. An einen Gott erinnert auch der von einer Schlange umwundene Stab, den früher Militärärzte auf ihren Achselstücken und Sanitätssoldaten am Ärmel trugen und den man auch wohl an Apotheken abgebildet sieht. Dieser Schlangenstab und die Arzneischale sind die Zeichen, mit denen Äskulap, der Gott der Heilkunde, dargestellt wird; man nennt den Stab daher den Äskulapstab. — Auf dem Gebäude des Oberlandesgerichts, nahe dem Heiligengeistfelde, sind zu beiden Seiten Sphinxe angebracht, das sind Löwenkörper mit Frauenköpfen. Nach der griechischen Sage lauerten sie an schwer passierbaren Wegen den Wanderern auf und legten ihnen schwierige Rätselfragen vor. Rieten sie diese, so durften sie ihres Weges ziehen; verfehlten sie die Lösung, so zerriß die Sphinx ihr Opfer oder stürzte es in einen Abgrund. Was mögen die Sphinxe auf dem Gerichtsgebäude bedeuten sollen? Sie stellen an die Menschen die Frage: „Bist du schuldig oder unschuldig?" Den Unschuldigen lassen sie des Weges ziehen, den Schuldigen aber strafen sie schwer. — An dem Hause einer Versicherungsanstalt am Pferdemarkt gegenüber dem Thalia-Theater schaut der doppelköpfige Gott der Zeit, Janus, zu uns herab. Mit einem Gesicht blickt er vorwärts in die Zukunft, mit dem anderen rückwärts in die Vergangenheit. — Und endlich gehört zu den griechischen Götter- und Sagengestalten, denen wir in unserer Vaterstadt begegnen, auch der Riese Atlas, den wir auf den beiden Hauptportalen unseres Hauptbahnhofs dargestellt sehen, wie er kniend die schwere Weltkugel trägt. Früher war in einem Buche mit Landkarten vorne stets das Bild dieses Riesen angebracht, wes-

Äskulapstab.

halb ein ſolches Buch noch jetzt ein Atlas heißt. Auf dem Hauptbahnhof bedeutet dieſe Figur, daß es von hier in alle Welt hinausgeht.

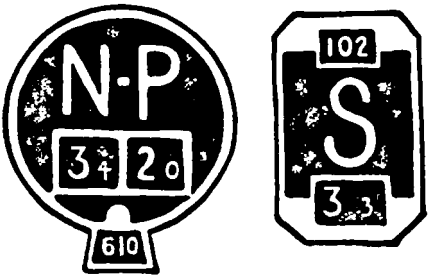
Die Straße.

An den Häuſern entlang führt das Trottoir, der Bürgerſteig. Er iſt mit Flieſen belegt. Der Kantſtein führt zum Fahrweg hinunter. Laternen, Straßenbahnmaſten, Bäume, manchmal von Schutzgittern umgeben, Feuermelder u. a. müſſen mindeſtens 70 cm Abſtand von der Kante des Rinnſteins haben. Der Fahrweg iſt mit Kopfſteinen, Aſphalt oder mit Kleinſteinen gepflaſtert. Er iſt in der Mitte etwas gewölbt, damit das Waſſer abfließen kann. Die tiefſte

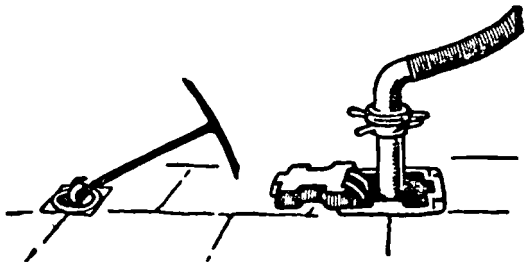


Hammer und Rammblock. Sprengwagen. Walzenbürſte. Kippkarre. Pechkannen. Hamburger Gaswerke, Stadtwaſſerkunſt.

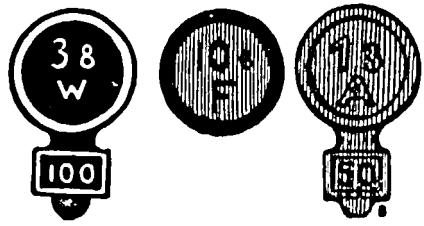
Stelle zu beiden Seiten heißt der Rinnſtein. In alter Zeit hatte die Straße nur einen Rinnſtein in der Mitte. Solche Anlagen finden wir noch in einigen alten Straßen, z. B. in der Herrlichkeit und am Küterwall nahe dem Röddingsmarkt. Die Arbeiter, welche die Straße mit Steinen pflaſtern, heißen Steinbrügger. Sie gebrauchen allerlei ſeltſame Geräte: einen einbeinigen Schemel, einen Hammer, einen Rammblock und eine Pechkanne. Die Aſphaltarbeiter gebrauchen einen Kohlenbehälter, ein Falzeiſen, ein Rolleiſen und eine Walze mit glühenden Kohlen. Die Straßenreiniger gebrauchen Sprengwagen, Sprengkarren, Schneeſchieber, Gummiſchieber, Kippkarren, Wagen mit Walzenbürſten und Schläuche zum Beſprengen der Straßen. Unter dem Pflaſter des Fahr- und Fußweges liegen mehrere Leitungen. Die Sielleitung führt das ſchmutzige Waſſer von den Straßen und aus den Häuſern in die Elbe. Die Waſſerleitung bringt friſches, reines Waſſer in die Häuſer, die Gasleitung Leuchtgas in die Straßenlaternen und ebenfalls in die Häuſer. In den meiſten Straßen liegen auch Elektrizitäts- und Fernſprechleitungen oder -kabel in Tonröhren und Zementkäſten im Untergrunde der Straßen. Auf dem Bürgerſteig und Fahrweg bezeichnen allerlei Klappen die Stellen, wo dieſe Leitungen liegen, und Schilder an den Häuſern ſowie an Laternenpfählen geben an, in welcher Entfernung und Richtung dieſe Klappen



Schilder für die Waſſerleitung.


Notpoſten.

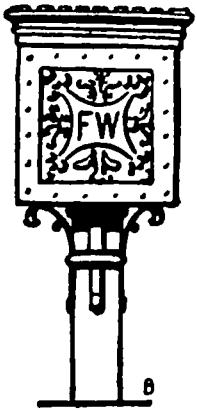
zu finden ſind. HGW heißt: Hamburger Gaswerke, SWK: Stadtwaſſerkunſt, NP: Notpoſten, S: Schoß. Ein Notpoſten oder Notpfoſten bezeichnet die Stelle, wo man auf der Straße Waſſer entnehmen kann. Zwei Zahlen ſtehen immer darunter, die die Entfernung in Metern angeben. In der einen Entfernung findet man die Klappe, unter der das Waſſerrohr liegt, in der anderen Entfernung einen aufrechtſtehenden Ring. Die Feuerwehrleute oder die Straßenreiniger ſchrauben nun an das Rohr der Waſſerleitung ein gebogenes Stück mit dem Schlauch. Dann drehen ſie mit einem eiſernen Haken den Ring ſo lange herum, bis die Waſſerleitung geöffnet iſt und das Waſſer den Schlauch füllt. Die Angabe der Entfernung iſt beſonders für die Feuerwehr wichtig, damit ſie die Klappen ſchnell finden kann, auch wenn vielleicht Eis und Schnee ſie bedecken. Ebenſo verfährt der Straßenreiniger, wenn er ſeinen Sprengwagen mit Waſſer füllen will. Beſonders viel Spaß macht es der Straßenjugend, wenn ein Beamter der Stadtwaſſerkunſt die Waſſerleitung öffnet und das Waſſer wie einen Springbrunnen hoch herausſprudeln läßt, um die Rohre von Schmutz zu befreien; man ſieht auch, wie das Waſſer allmählich immer klarer wird. Die beſonders viel vorkommenden Schilder mit S bezeichnen den Arbeitern der Stadtwaſſerkunſt, wo ſie durch ein Schoß ein Waſſerrohr abſchließen können. Es hat vielleicht ein Waſſerrohrbruch ſtattgefunden, oder es iſt ſonſt eine Reparatur vorzunehmen. Dann bekommen auch die Bewohner des betreffenden Hauſes Beſcheid, daß ſie für einige Zeit kein Waſſer entnehmen können. Die untere Zahl am Schild gibt wieder die Entfernung an; die obere Zahl bezeichnet die Rohrweite, damit der Beamte weiß, welcher Art das Rohr iſt, das dort liegt. Die Schilder für die Gasleitung ſind kleiner als die für die Waſſerleitung. Erſtere ſind rot oder



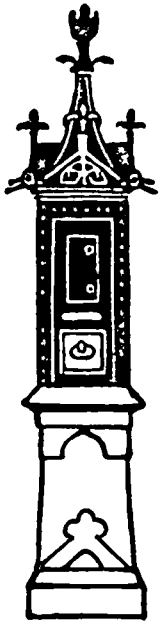
Schilder für die Gasleitung.

T=Stein.

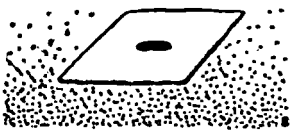
ſchwarz und weiß bemalt, während letztere blau und weiß geſtrichen ſind. Bei den kleinen Schildern der Gasleitung ſteht oben die Entfernung, unten die Rohrweite. A bedeutet „Abſchluß". Hier kann das Gasrohr für ein Haus abgeſchloſſen werden. Bei ſtarkem Froſt kommt es wohl vor, daß ein Gasrohr bricht. Dann wird aufgegraben und die ſchadhafte Stelle geſucht. F heißt „Finder"; hier ſind beſondere Vorrichtungen getroffen, um ſolche ſchadhaften Stellen aufzufinden. Dieſe Schilder ſind meiſtens an Straßenecken oder in größerer Entfernung von den Häuſern angebracht. W bedeutet „Waſſertopf". In der Gasleitung ſammelt ſich ähnlich wie in den Gasröhren in der Wohnung Waſſer an, das an ſolchen Stellen aus einer topfartigen Erweiterung der Röhren von Zeit zu Zeit herausgepumpt wird. Rot bemalte Gasſchilder deuten auf einen Abſchluß, in den bei etwa ausgebrochenem Brande die Feuerwehrleute Waſſer eingießen können zur Vorbeugung einer Entzündung ausſtrömenden Gaſes oder einer Exploſion. Die Erdgasleitung, die von Neuengamme nach Tiefſtack und von hier nach den Gaswerken auf dem Grasbrook und in Barmbeck führt, iſt mit grünen Schildern bezeichnet mit der Aufſchrift EGL. — Die T=Steine bezeichnen die Fernſprechleitung der Feuerwehr. Sie liegen dort, wo dieſe Leitung eine andere Richtung annimmt, und zwar zeigt die Lage des T⊣ an, wie ſie weiterläuft. Bei einer Störung in dieſer wichtigen Telephonleitung kann man ſie alſo leicht auffinden. Um ſolchen Störungen auf die Spur zu kommen, dienen auch die mit FW



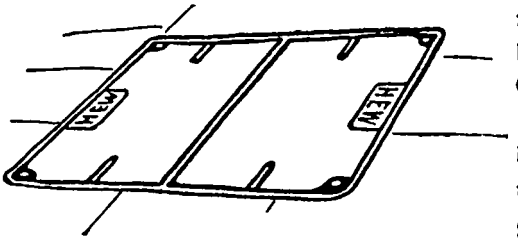
Kaſten für die Feuerwehr.


Feuermelder.

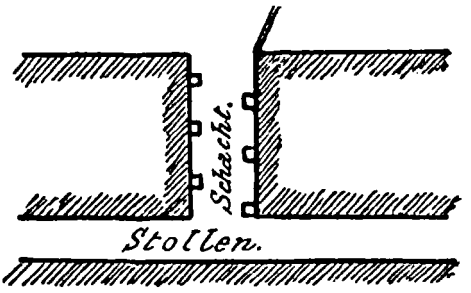
bezeichneten Kaſten, die man hier und da angebracht ſieht. Die roten Feuermelder, die an manchen Plätzen, beſonders an Straßenecken, aufgeſtellt ſind, haben Telephonverbindung mit der Feuerwehr. Zur Hauptſache dienen ſie allerdings dazu, daß das Publikum ſchnell bei der nächſten Feuerwache anmelden kann, daß ein Feuer ausgebrochen iſt oder ſonſtwie Menſchenleben in Gefahr ſind. Man ſchlägt die Scheibe ein, zieht an dem Ring und wartet das Erſcheinen der Feuerwehr ab. Eine Umſchrift erklärt die Handhabung und warnt vor mißbräuchlicher Benutzung des Feuermelders. — In den Straßen findet man oft große Steine mit einem Schlitz wie bei einer Sparbüchſe. Sie gehören zu den Fernſprechleitungen der Poſt und deuten in der Regel Abzweigungen in die Häuſer an. Im Straßenpflaſter liegen auch größere Klappen. Durch eiſerne Doppelklappen werden die tiefen Gruben bedeckt, in denen Straßenkehricht uſw. angehäuft wird, bis es der Müllwagen abholt. Andere Klappen bezeichnen die Kabelleitungen der Hamburger Elektrizitätswerke. Auch die Sielſchächte ſind durch Klappen bedeckt. Da ſteigen Sielarbeiter hinab. Sie tragen einen Ölhut, Ölzeug, hohe Waſſerſtiefel und eine Sicherheitslaterne am Gürtel. Auf Steigeiſen, die auch als Griffe dienen, klettern ſie in den Einſteigſchacht. Der Schacht



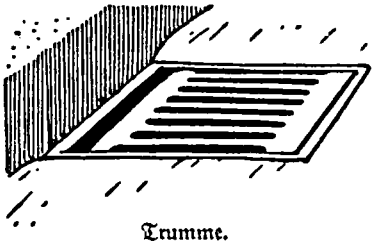
Spartopfſtein.



Klappe für das Hamburger Elektrizitätswerk.

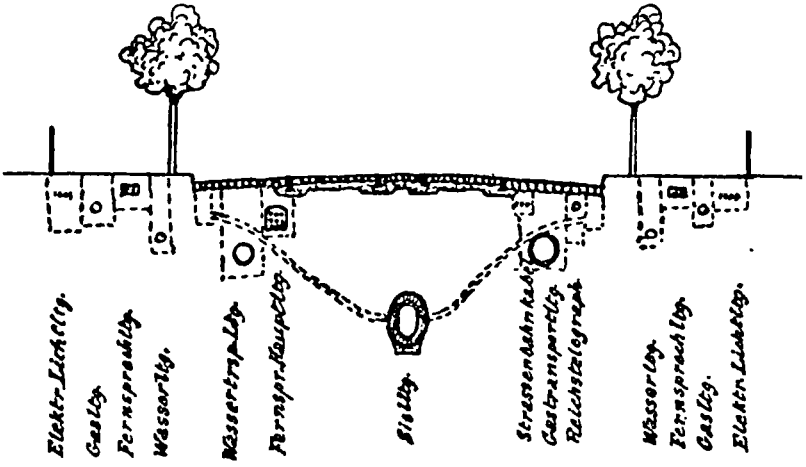


Sielſchacht.



Trumme.

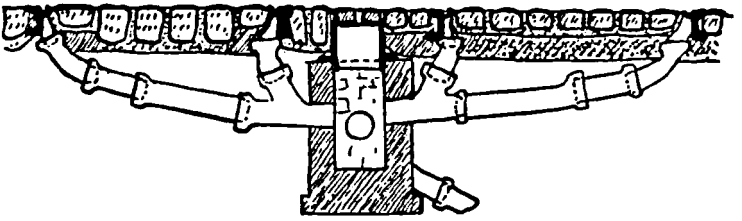
führt senkrecht, der Sielstollen wagerecht. Auch im Bergwerk gibt es Schächte und Stollen. Der gemauerte Sielstollen ist oft so niedrig, daß ein Mann nur gebückt darin gehen kann. Diese Stollen werden von Zeit zu Zeit durch trichterförmige Eimer gereinigt, die mittelst daran befindlicher Stahldrähte und einer Winde hindurchgezogen werden. Die sogenannten Trummen, das sind die mit einem Eisenrost bedeckten Sielabflüsse im Rinnstein, werden ebenfalls zeitweilig von einem Mann mittelst einer Klappschaufel gereinigt, die er an einem langen Stiel hineinführt. Einige Sielstollen sind so weit, daß man mit einem Boote darin fahren kann. Die beistehende Zeichnung veranschaulicht einen Straßendurchschnitt. Die



nach „Hamburg und Berlin."

Sielleitung liegt am tiefsten in der Mitte des Fahrdamms. Die größeren Röhren der Wasser- und Gas-Transport-Leitung liegen ebenfalls unter dem Fahrweg, während kleinere Wasser- und Gasröhren für die Häuser und Laternen unter dem Bürgersteig liegen.

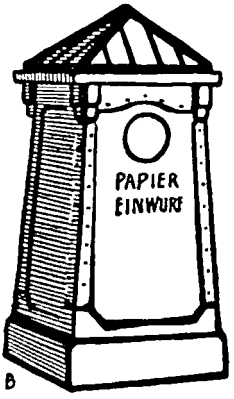
Entwäſſerungstrummen für Straßenbahn-Gleiſe.



nach „Hamburg u. ſ. Bauten."

Dort befinden ſich auch die Fernſprech- und elektriſchen Leitungen. Die Straßenbahn-Geſellſchaft muß für Pflaſterung in dem ſogenannten Pflichtſtreifen ſorgen, d. h. zwiſchen den Gleiſen und je 30 cm ſeitwärts von ihnen. Die Entwäſſerung der Schienen geſchieht durch Einbau von Trummen mit Anſchluß an das Sielnetz. Noch manches andere iſt auf der Straße zu ſehen: die Anſchlagſäule mit den vielen Plakaten und mit einer Brunnenvorrichtung, der Autoruf, der Papierkaſten, die Schilder der Wach- und Schließgeſellſchaft und anderes mehr.

Aber noch eins dürfen wir bei der Straße nicht vergeſſen: die Straßenmuſik. Zwar wird ſie immer ſeltener in den Straßen der Großſtadt; aber hier und da hört man doch noch einmal einen „Nudelkaſten", einen Harfeniſten oder einen Geiger, die beſonders in den „Höfen" und „Terraſſen" ihre Kunſt zum beſten geben. Auch eine „Pankoken-Kapelle" ſtellt ſich wohl an einer Straßenecke auf. Ein Trompeter bläſt die Melodie, ein zweiter die Begleitſtimme, und zwei weitere meiſt ziemlich beleibte Herren quälen ſich ab, auf ebenſo dickbäuchigen Tuben den Baß zu ſpielen, oft in ſchauderbar falſcher Weiſe. Sie ſpielen



ordentlich nach Noten. Die Jungen drängen ſich herzu: „Ach Mann! Lot'n Se mi de Noten holln!" Die Mädels tanzen, daß ihnen die Röcke fliegen. In alter Zeit kam von auswärts ein unter-

Pankoken-Kapelle.

nehmungsluſtiger Trompeter nach Hamburg; der führte den ſchönen Namen „Pankoken" und begründete die erſte dieſer Kapellen. Er hatte noch einen anderen bei ſich, der „kannte ſogar die Baßnoten"; die übrigen brauchten nach Pankokens Anſicht bloß „Lärm zu machen". Aber bald ſprach die Hamburger Jugend begeiſtert von Pankoken, und ſeitdem führen die Kapellen dieſen Namen, der jedem Hamburger vertraut iſt. Wie anſpruchslos war doch die gute, alte Zeit!

Straßenpflaſter und Straßenreinigung in alter Zeit.*

Die Straßennamen „Steinſtraße, Steinweg, Steindamm" beweiſen, daß die Pflaſterung der Straßen mit Steinen in alten Zeiten etwas ganz Beſonderes war. Nur die Hauptſtraßen wurden des großen Wagenverkehrs wegen gepflaſtert; die übrigen blieben ungepflaſtert und hießen im Volksmunde wohl „grüne" oder „Peterſilienwege", weil oft Gras in ihnen wuchs. Auch die

* Nach Dr. Obſt, „Hamburgs Lehrjahre".

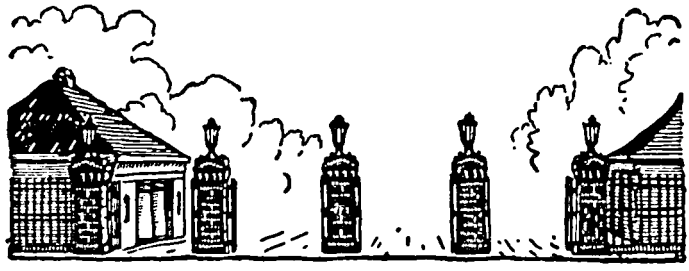
Brücken und Märkte wurden meiſtens mit einer Steinpflaſterung verſehen. In den ungepflaſterten Straßen herrſchte in trockenen Zeiten eine große Staubplage; in naſſen Zeiten verwandelten ſie ſich in einen zähen Brei, in dem die Fuhrwerke oft ſteckenblieben. Auch Fußgänger konnten dann nur ſchwer weiterkommen. Sie zogen wohl Holzſchuhe über ihre Stiefel und legten Bretter und große Steine an die tiefſten Stellen. In allen Straßen, gepflaſterten und ungepflaſterten, war es meiſtens recht ſchmutzig. Aller Unrat, alle Abfälle wurden aus den Häuſern dorthin geworfen. Im Rinnſtein, der ſich meiſtens in der Mitte der Straße befand, häuften ſich oft Berge von Schmutz und Unrat, in denen die Schweine herumwühlten, die damals noch frei in den Straßen umherlaufen durften. Später wurden ſie in der Stadt nicht mehr gelitten und nach St. Georg verwieſen. „Bei den Schweinekoven" hieß hier noch lange nachher eine Straße, und die Straßennamen „Grützmachergang" und „Brenner Straße" erinnern noch an die Gewerbe der Grützmacher und Branntweinbrenner, von deren Abfällen oder Träbern die Schweine ſich mäſteten. Auf die große Unſauberkeit in den Straßen Hamburgs iſt es wohl vor allem zurückzuführen, daß ſo oft die Peſt und andere anſteckenden Krankheiten ausbrachen und zahlreiche Opfer forderten. Zeitweiſe wurden ſo die Kirchhöfe um die Kirchen zu eng, und es mußten beſondere Peſtkirchhöfe angelegt wurden, auf denen dann ſpäter wieder Kapellen oder Kirchen errichtet wurden. So war der Gertrudenkirchhof urſprünglich der Peſtkirchhof der Jakobikirche, der Annenfriedhof der Peſtkirchhof der Katharinenkirche. So legte die Nikolaikirche vor dem damaligen Millerntor einen Peſtkirchhof an, auf dem die Kleine Michaeliskirche entſtand, und dieſe wieder einen ſolchen auf dem Gebiet der nachmaligen Großen Michaeliskirche. — Von einer regelmäßigen Reinigung der Straßen war nicht die Rede. Zwar war ein Mann angeſtellt, ein Gaſſenkehrer, der mit ſeinen Knechten die Straßen ſäubern ſollte. Aber er konnte dieſe ſchwere Arbeit nicht bewältigen. Denn er mußte außerdem noch die Gefängniſſe reinigen, die Leichen der Hin-

gerichteten beerdigen und andere ſchmutzige und abſtoßende Arbeiten verrichten. Er galt deshalb ebenſo wie der Henker als „unehrlich“, und jeder mied ſeine Begegnung und Berührung. An eine gründliche Reinigung der Hauptſtraßen und -plätze ging man nur dann, wenn große Märkte oder Meſſen in Ausſicht ſtanden, die viele Fremde nach Hamburg brachten, oder wenn der König von Dänemark oder andere hohe Gäſte die Stadt beſuchen wollten. Dann mußten die Verbrecher den Schmutz wegfegen. Sie hatten an ihren Kleidern ſo viele Schellen hängen, als ſie noch Jahre im Gefängnis verbüßen mußten, und ſie waren zu zweien oder dreien zuſammengekettet. Mit ihren Schellen und Ketten vollführten ſie einen furchtbaren Lärm beim Reinigen der Straßen. In ſpäteren Zeiten wurde die Reinigung der Straßen verpachtet. Derjenige, der am wenigſten Geld forderte, erhielt die Pacht. So geſchah auch nichts Rechtes für die Reinigung der Stadt. Wagen ſollten täglich den Unrat abholen; aber teils kamen ſie nicht, teils waren ſie ſo undicht, daß ſie unterwegs die Hälfte verloren. Aber ſchlimmer noch als auf den Straßen ſah es oft hinter den Straßen aus. Hinter den Häuſern des Jungfernſtiegs, des Pferdemarktes, der Neuenburg und an anderen Orten befanden ſich große Kot- und Schmutzgruben, ſogenannte Haſenmoore. Es waren meiſtens Überreſte alter Stadtgräben und Sümpfe. Hier ſammelte ſich aller Unrat aus den umliegenden Häuſern, der ſich durch die Wäſſer der Dachrinnen und andere Abflüſſe in einen ſchlüpfrigen Brei verwandelte. Bei trockenem Wetter verbreiteten dieſe Haſenmoore einen üblen Geruch. Bei Regengüſſen floß der Unrat unterirdiſch und oberirdiſch in die nahen Gewäſſer, in die Alſter und Flete oder in die Elbe. Noch im Jahre 1800 gab es 13 ſolcher Haſenmoore in der Stadt. Ärzte und andere einſichtige Leute rieten dringend, man ſolle dieſe Gruben häufiger reinigen oder ſie ausmauern und regelmäßig entleeren. Beſſer konnte es mit dieſen Zuſtänden erſt werden, als Hamburg nach dem großen Brande von 1842 eine Sielleitung erhielt und die Müllabfuhr geregelt wurde. Jetzt konnte bei ſtrenger Strafe verboten werden,

Unrat auf die Straße zu werfen. Aber trotz beſſerer Pflaſterung der Straßen ließ die Straßenreinigung immer noch zu wünſchen übrig, ſolange ſie an Abfuhrunternehmer verpachtet wurde. Da übernahm im Jahre 1886 der Staat ſelbſt die Säuberung der Straßen und ſtellte Straßenreiniger an. In Kolonnen ſehen wir ſie die Stadt durchziehen, ausgerüſtet mit allerlei Geräten: Schaufeln, Beſen, Karren, Sprengwagen, Schneeſchiebern uſw. Seitdem iſt Hamburg eine der ſauberſten und geſündeſten Städte der Welt, und wir können es uns gar nicht mehr vorſtellen, daß es einmal anders geweſen iſt.

Straßenverkehr und Straßenbahn.

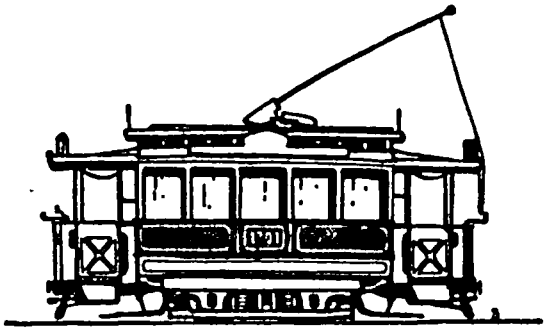
Die Eſplanade iſt eine ziemlich belebte Straße. Sechs Straßenbahnlinien fahren hindurch, die Linien 3, 8, 10, 20, 26 und 36, und außerdem viele Autos und andere Wagen. Auch von Fußgängern wird die Straße ſelten leer. Daß die Eſplanade, die doch nicht in der Mitte der Stadt liegt und auch keine Geſchäfts- und Ladenſtraße iſt, dieſen Verkehr aufweiſt, hat darin ſeinen Grund, daß die Lombardsbrücke den nächſten Weg bildet von der einen Seite der Außenalſter nach der anderen. Wer nicht über



Altes Dammtor.

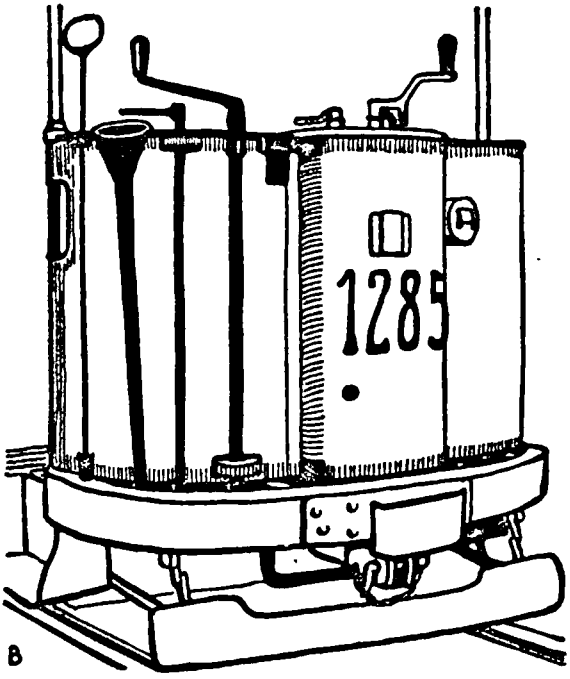
die Krugkoppelbrücke gehen oder ſich mit der Fähre überſetzen laſſen will, muß die Lombardsbrücke und ihre Fortſetzung, die Eſplanade, benutzen. Auch am Dammtor herrſcht reger Straßenverkehr. „Am Dammtor" ſagt man immer noch, obgleich das

alte Tor ſchon über 50 Jahre verſchwunden iſt. Es ſtand an dem Platze der jetzigen Polizeiwache. „Scheun greun buten Dammdor!“ ruft ein Hamburger dem anderen luſtig zu, wenn ſich im Frühling die Wieſen und Bäume grün färben. Auch die Straßennamen erinnern an das alte Tor. „Dammtordamm“ heißt die Straße, die am Ende der Eſplanade rechts nach dem Dammtorbahnhof, „Dammtorſtraße“ die, welche nach dem Gänſemarkt führt, „Dammtorwall“ die alte enge Straße hinter dem Poſtgebäude. Einige Straßenbahnlinien fahren aus der Eſplanade geradeaus in die Ringſtraße hinein, andere biegen rechtsum nach dem Dammtorbahnhof, und noch andere kommen hinzu vom Gänſemarkt. Das iſt ein Geklingel, und dazwiſchen tuten die Autos und raſſeln die Laſtwagen. Es iſt gefährlich, den Fahrdamm zu überſchreiten. Darum ſind hier wie an anderen verkehrsreichen Plätzen und Straßen ſogenannte Inſeltrottoirs oder Fußgängerinſeln angelegt; das ſind Erhöhungen auf dem Fahrdamm, die vom Verkehr umbrauſt ſind wie eine Inſel vom Waſſer. Hier am Dammtor finden wir ſogar vier ſolcher Inſeltrottoirs, eins am Ausgang der Eſplanade nahe der Ecke der Dammtorſtraße, zwei in der Dammtorſtraße gegenüber dem Poſtgebäude und eins am Eingange zur Ringſtraße. Hier können die Leute auf die Straßenbahn warten, ohne in Gefahr zu kommen, überfahren zu werden. Es befinden ſich dort Halteſtellen, bezeichnet durch weiße und rote Schilder; letztere zeigen die Zahlgrenzen an. Früher durfte man zwei Fahrzonen für 10 Pfennig durchfahren; zwei weitere Zonen koſteten 5 Pfennig mehr, und



Straßenbahnwagen.

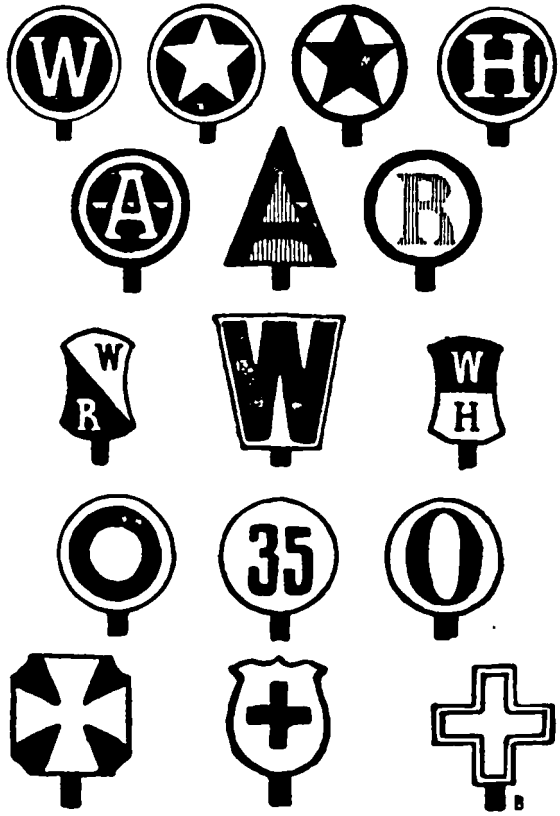
für 20 Pfennig konnte man beliebig weit fahren. Dieſe ſchönen Zeiten ſind lange dahin. Der Fahrpreis iſt immer höher geſtiegen, und wer weiß, wie hoch er noch ſteigt. — Will ein Fahrgaſt umſteigen, ſo bezeichnet der Schaffner den Ort und am Rande des Fahrſcheins die Zeit mit einem blauen Strich. Wenn man nicht umſteigen will, ſo reißt er am Rande ein Stückchen heraus. Man muß den Fahrſchein aufbewahren; denn manchmal kommt der Kontrolleur, um die Fahrſcheine nachzuſehen. Der Schaffner hat viel zu tun, beſonders in den häufig überfüllten Wagen. Er muß aufpaſſen, daß alle Fahrgäſte bezahlen, er muß die Halteſtellen ausrufen und die Glocke ziehen. Zweimal klingelt er, wenn die Bahn halten, einmal, wenn ſie weiterfahren ſoll. Drei Glockenzeichen bedeuten, daß die Bahn voll iſt. Dann läßt er das Schild „Beſetzt" herunter. Vorne macht es der Führer ebenſo. Auch der hat im wahren Sinne des Wortes alle Hände voll zu tun. Mit der linken faßt er die Kurbel für den elektriſchen Strom. Allmählich dreht er ſie herum von einer Zahl zur nächſten, und immer ſchneller fährt der Wagen. Will er langſamer fah-



Einzelheiten vom Vorderperron.

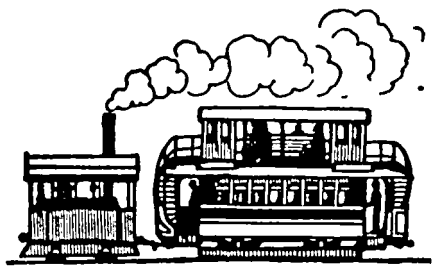
ren, ſo dreht er allmählich wieder zurück, ruckweiſe von einer Zahl zur anderen. Mit der rechten Hand faßt er die Kurbel der Bremſe. Wenn der Wagen plötzlich halten ſoll, reißt er mit ganzer Kraft die Bremſe herum. Da purzeln wohl alle Leute im Wagen durcheinander und ſchelten auf den Führer. Sie wiſſen gar nicht, daß faſt ein Kind überfahren worden wäre, das vor dem Wagen vorüberlief. Es kommt auch wohl vor, daß ein Menſch unter den Wagen gerät und dort von der Schutzvorrichtung aufgefangen oder zur Seite geworfen wird. Das Fangnetz fällt von ſelbſt nieder, ſobald ein davorliegender Körper an die über dem Netz hängende Platte ſtößt. Dann klappt eine kleine rote Klappe hoch, ſo daß der Führer aufmerkſam gemacht wird. Die Schutzvorrichtung wird von dem Führer wieder hochgezogen. Er muß ſcharf aufpaſſen; darum ſoll man ihn auch nicht ſtören und ſich nicht mit ihm unterhalten. Das ſteht auch über dem Führerſtand angeſchrieben. Wenn bei naſſem Wetter die Schienen ſchlüpfrig ſind, wirft er mit einer kleinen Schaufel Sand durch ein Trichterrohr. Wo zwei Gleiſe nach verſchiedenen Richtungen auseinandergehen, befindet ſich eine Weiche; die muß der Führer mittels einer langen Stange ſtellen, die an der Seite des Wagens hängt. An einigen Stellen, wo der Verkehr ſehr ſtark iſt, braucht ſich der Führer nicht um das Stellen der Weichen zu bekümmern, z. B. bei der Ferdinandſtraße und beim Georgsplatz. Da ſtellt ein beſonderer Weichenſteller, manchmal vom Trottoir aus, die Weiche. Der Führer klingelt oft, indem er mit dem Fuße auf einen Klöppel tritt, der gegen eine Glocke ſchlägt, die unter dem Wagen angebracht iſt. Er klingelt, wenn er bei einer anderen Bahn vorüberfährt, um unvorſichtige Leute zu warnen, auch um Kutſcher aufmerkſam zu machen, daß ſie die Gleiſe freigeben ſollen. — Im und am Wagen ſteht allerlei angeſchrieben, was man beachten muß, z. B.: Nicht anlehnen! Nicht in den Wagen ſpucken! Nicht rauchen! In den Kurven feſthalten! Platz für den Schaffner! uſw. Im Wagen ſteht auf einem Schild vorne, wohin der Wagen fährt, hinten, woher er kommt. Im und am Wagen

ſind die Nummern der Linie und des Wagens angebracht. Die verſchiedenen Linien haben verſchiedenfarbige Schilder, auch verſchiedenfarbige Laternen, die abends erleuchtet ſind. So kann man die Wagen ſchon von ferne unterſcheiden. Die Linien haben auch noch andere beſondere Kennzeichen. Die Linie 26 oder die Ringbahn zeigt z. B. ein R im Kreis. Es gibt noch andere Ringbahnen, die mit A und A im Kreis bezeichnet ſind. Die erſtere, Linie 18, heißt wohl der große, die letztere, Linie 19, der kleine Alſterring. Beide fahren im Ring um die Binnen- und Außenalſter. Linie 18 fährt weiter herum, nämlich über die Brükke beim Winterhuder Fährhaus; Linie 19 überſchreitet die Alſter ſchon in der Maria Luiſen-Straße. Auch Altona wird von einer Ringbahn, Linie 28, umkreiſt. Die Wandsbeker Linien 1, 2 und 3 tragen ein W, die Barmbecker Linie 7 ein B, einige Linien nach Hamm und Horn ein H, die Veddeler Linien ein V, die Linien, die nach Ohlsdorf fahren, ein O. Andere Linien haben einen



Straßenbahnſchilder.

fünfeckigen Stern, ein Kreuz usw. Des Abends oder Nachts werden die Straßenbahnwagen in großen Schuppen untergebracht. Solche Depots befinden sich z. B. in der Angerstraße, am Heußweg, in Horn, am Falkenried usw. In der „Wagenbauanstalt Falkenried" werden neue Straßenbahnwagen hergestellt und beschädigte ausgebessert. Alle Wagen werden von Zeit zu Zeit gründlich nachgesehen; eine rote Zahl am Wagen bezeichnet das Datum, wann dies geschehen ist, z. B. 21. V. 13. — Die Straßenbahnen gehörten früher der Hamburger Straßenbahn-Gesellschaft, sind aber in neuerer Zeit samt der Hochbahn und den Alsterdampfbooten der Hochbahn-Gesellschaft unterstellt. Vor dem Kriege gab es 40 Linien, von denen einige eingegangen sind. Die Straßenbahnlinien fahren nicht nur auf hamburgischem sondern auch auf preußischem Gebiete, zum Teil weit hinaus, z. B. nach Harburg (33), Othmarschen (4), Bahrenfeld (22, 31), Eidelstedt (5), Niendorf-Schnelsen (2), Schiffbek (24). Die Zentralbahn gehört einer besonderen Gesellschaft. Seit 1897 werden alle Straßenbahnen elektrisch betrieben, mit Ausnahme der kurzen Bahnstrecke vom Wandsbeker Marktplatz nach Groß-Jüthorn. Vorher mußten die armen Pferde die schweren Straßenbahnwagen ziehen. Auf der Wandsbeker Strecke gab es eine Zeitlang Dampfbetrieb. Eine kleine Lokomotive pustete vorauf und zog einen großen Wagen, auf dem es auch Verdecksitze gab. Bei schönem Wetter saß man da oben ganz nett. — Die Zentralbahn war damals eigentümlich eingerichtet. Der Kutscher konnte von seinem hohen Bock aus ein kleines sogenanntes Spurrad aus den Schienen heben und wieder in die Schienen hineinlassen. Die übrigen vier Räder faßten nicht in die Rillen der Schienen hinein. So konnten die Wagen also auf den Schienen fahren,

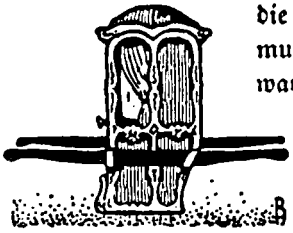


Alter Wandsbeker Straßenbahnwagen.

ſie aber auch einmal verlaſſen. Das war ſehr bequem und ein Beweis dafür, daß das fünfte Rad am Wagen nicht immer ſo überflüſſig iſt, wie es ſonſt wohl heißt. — Vor der Zeit der Pferdebahnwagen gab es ſogenannte Omnibuſſe, die noch nicht auf Schienen fuhren. Die Omnibuſſe unterſchied man wohl nach den Farben. Es gab blaue, rotblaue u. a. Ein rot und weiß geſtreifter, der ſogenannte Badehoſen-Omnibus, war beſonders beliebt. Es gab ſogar ein Lied auf ihn, das, ſo dumm es auch

Alte Zentralbahn.

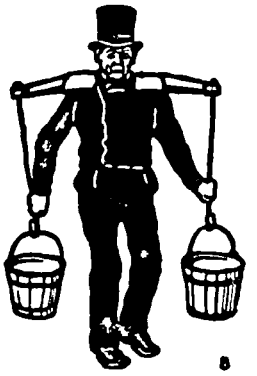
war, gern geſungen wurde, beſonders von den Straßenjungen. Dieſes ſchöne Lied lautete: „Des Nachts um zwölfe nach Hohenfelde, da fährt der letzte rote Omnibus" uſw. Der erſte Omnibus fuhr im Jahre 1839 vom Schweinemarkt nach Altona. Bald folgten andere Omnibuslinien nach Hamm und Horn und nach Wandsbek; die nach Horn fuhren täglich nur einmal, die nach Wandsbek ſechsmal. Das Fahrgeld betrug überall vier Schillinge (4 ß), das ſind 30 Pfennig nach unſerem Gelde. Nach 9 Uhr abends, wenn die Tore geſperrt waren, koſtete die Fahrt 2 ß mehr, alſo 6 ß. Da die Leute gern mit dem Omnibus fuhren, wurden allmählich neue Linien eingerichtet, z. B. nach Eimsbüttel, Eppendorf, Barmbeck uſw. Sie fuhren häufiger, und der Fahrpreis wurde allmählich niedriger. — Und vor der Zeit der Omnibuſſe? Ja, da war die Stadt noch ſo eng und klein, daß man leicht die Wege zu Fuß machen konnte. Wer aber bei ſchlechtem Wetter ſich



Sänfte.

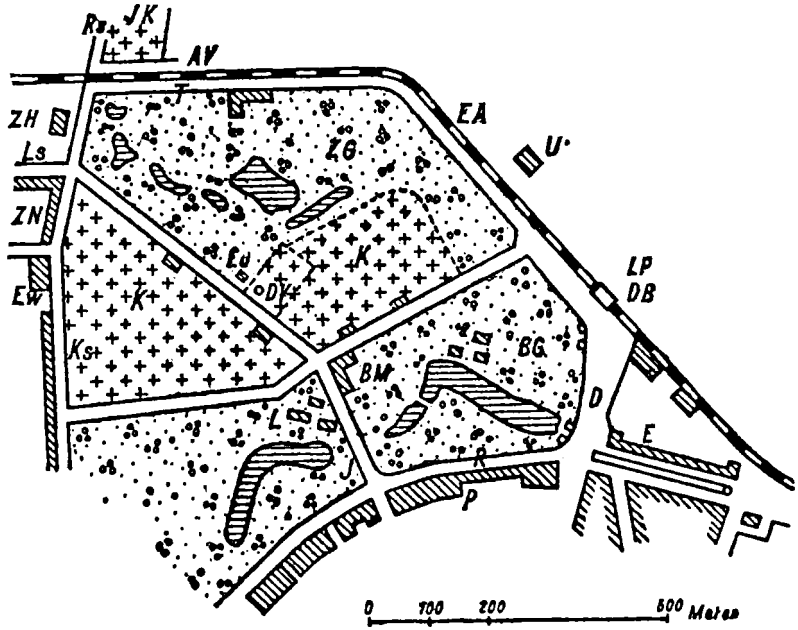
die Füße nicht ſchmutzig machen wollte, der mußte ſchon einen Wagen nehmen oder — was eine Zeitlang als ſehr fein galt — ſich in einer Sänfte tragen laſſen. Und wer weiter über Land wollte, der mußte in der Poſtkutſche fahren. Da ſaß auf dem Bock der Schwager Poſtillon und blies luſtige Weiſen auf ſeinem Poſthorn. — Wir ſind mit unſeren Gedanken in alten Zeiten; da dürfen wir, ehe wir von der Straße und dem Straßenverkehr Abſchied nehmen, nicht der wunderlichen hamburgiſchen Straßenfiguren vergeſſen, wie ſie unſeren Großvätern und Urgroßvätern in luſtiger Erinnerung lebten. — Da war Aalweber, der morgens allerlei Waren auf der Karre feilbot, abends aber, mit heller Jacke, roter Weſte, hohem weißen Hute, einen Korb mit einer Serviette über den Arm, geräucherte Aale verkaufte. Er ſprach immer in Verſen, des Morgens: „Allerhand War' von der Kaar!" uſw., des Abends: „Schöne fette Aal', Madame, komm'n Sie hendal!" uſw. Da war Rutſch-Anna, die an der Ecke des Neuen Jungfernſtiegs und der Eſplanade Gaben bettelte und auch wohl die Beſorgung von Liebesbriefen übernahm. Zitronenjette, ein anderes kleines, verhutzeltes Geſchöpf, verkaufte Zitronen, und Pipenreimas, ſo genannt nach ſeinem gellenden Ausruf: „Keupt Brambeſſen, ook Pipenreimas!" bot Beſen und Pfeifenreiniger zum Kauf an. Da war der wohlhabende Leinenmakler Kirchhoff, der mit Betrunkenen und Nachtwächtern, den ſogenannten „Uhlen", allerlei tolle Stücke aufführte, die ganz Hamburg lachen machten. Auch an anderen Perſonen übte er zuweilen ſeinen Schabernack aus. So hatte er z. B. in einer eiſigen Nacht ſeinen Hut verloren. Schnell entſchloſſen klingelte er in einer Apotheke und forderte ein Mittel gegen Erkältung. Dem verſchlafenen Apotheker riß er die Zipfelmütze vom Kopfe und lief davon; tags darauf ſchickte er ihm ſechs neue weiße Nachtmützen. Da war Steierpuſt, ein Schnellläufer, der aber trotz ſeiner Schnelligkeit nicht

verhindern konnte, daß ihm seine Frau davonlief. Da war Dannmeyer mit der plattgedrückten Nase, der am Tage allerlei Stadtneuigkeiten ausklingelte und abends in Ritterrüstung vor Mattlers Theater auf dem Spielbudenplatze stand und auch selbst als Schauspieler in den Schauerstücken mitwirkte. Da war Eeltje, ein kleiner blödsinniger Jude, den Salomon Heine ins israelitische Krankenhaus bringen ließ, und Schneiderjette, der eine eigentümliche Mütze mit wehenden Bändern, einen sogenannten „Rettkahn" trug und sich mit weinerlicher Stimme die Hänseleien der unartigen Straßenjugend verbat. Vor allem aber war da einer, den jeder Hamburger kennt: der Wasserträger Hummel. Er war ein langer, dürrer Mann, der, wie man sagte, durch unglückliche Liebe blödsinnig geworden war. Wenn er mit seiner Wassertracht durch die Straßen ging, riefen die Jungen hinter ihm her: „Hummel! Hummel!" Mit grenzenloser Verachtung blickte er sich dann um und rief ihnen in derbem Hamburger Platt eine Aufforderung zu, die man als anständiger Mensch nicht gern in den Mund nimmt. So oft die Jungen riefen, so oft antwortete er, unermüdlich, mit einem Worte, das an den Namen des römischen Kriegsgottes erinnert. 1854 ist der alte Wasserträger gestorben, aber Ruf und Gegenruf sind das Feldgeschrei der Hamburger geblieben, an dem sie einander erkennen. Wenn sie in der Fremde sich vergewissern wollen, ob Hamburger anwesend sind, so rufen sie wohl übermütig: „Hummel!" Sofort schallt die Antwort zurück, und lachend schütteln die Landsleute einander die Hände. So haben auch im Felde die Hamburger in den verschiedenen Regimentern unter Lachen einander gefunden, zum Erstaunen der Nicht-Hamburger.



Hummel.

Vor dem Dammtor.



E Esplanade
D Dammtordamm
R Ringstraße
P Post
BG Botanischer Garten
BM Botanisch. Museum
J Jungiusstraße
L Laboratorien
K Kirchhöfe
ZG Zoologischer Garten
DV Denkmal der Vertriebenen
Eu Eulenburg
Ks Karolinenstraße
Ew Elektrizitätswerk
Ls Lagerstraße
ZN Zollvereins-Niederlage
ZH Zentral-Hotel
Rs Rentzelstraße
JK Israelitischer Kirchhof
AV Ander-Verbindungsbahn
T Tiergartenstraße
EA Edmund Siemers-Allee
U Universität
LP Lotsenplatz
DB Dammtorbahnhof

Der Botanische Garten.

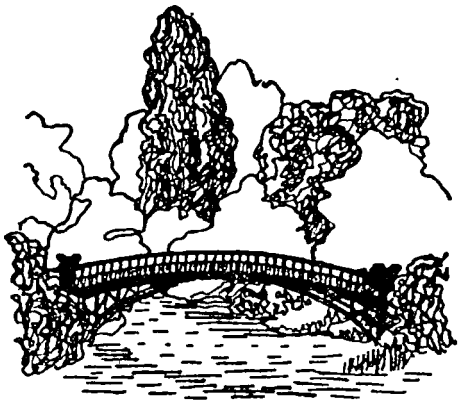
Im Jahre 1818 fing man an, die Festungswerke abzutragen und das Gelände in schöne Wallanlagen umzuwandeln. Schon im Jahre 1821 legte man mitten in diesen Wallanlagen beim Dammtor am Fuße der ehemaligen Bastion Rudolphus den Botanischen Garten an, freilich noch nicht in seinem jetzigen Umfange. Ein früherer in privatem Besitz befindlicher botanischer Garten bei

Fontenay war während der Franzoſenzeit völlig zerſtört worden. — Wir betreten den Botaniſchen Garten durch den Eingang am Stephansplatz. Zwiſchen zwei kleinen Häuſern befindet ſich ein ſchönes ſchmiedeeiſernes Gitter, das von Kletterpflanzen umrankt iſt.

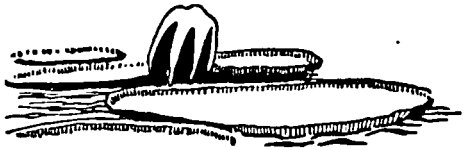
Botaniſcher Garten (Eingang).

Von einer Steinterraſſe aus überblicken wir einen Teich, deſſen gekrümmte Form daran erinnert, daß er ein Teil des früheren Stadtgrabens iſt. Der Teich liegt in einem Tale, das rings von Anhöhen umſchloſſen iſt, ſo daß kaum einmal ein Windhauch das Waſſer kräuſeln kann. Auf einem ſchmalen Pfade gehen wir am Ufer entlang. Hier wachſen allerlei Waſſerpflanzen: Waſſerroſen, Schilf und darin die bekannten „Bullenpeſel". Hohe Bäume neigen ihre Zweige zum Waſſer hinab. Auf dem Teiche ſchwimmen Enten mit ihren Jungen, die ganz vertraulich bis dicht an das Ufer herankommen. Im Waſſer ſpielen Fiſche, hauptſächlich Goldfiſche, die man beſonders gut von einer kleinen Brücke aus beobachten kann; von hier werfen die Kinder ihnen gern Brotkrümchen zu. An dem ſteilen Abhange führen Zickzackwege hinauf. Die bequemen Bänke ſind faſt beſtändig von Leuten beſetzt,

Bullenpeſel.



die ausruhen und die ſchöne Ausſicht genießen wollen. Nahe dem Eingang führt auch ein Treppenweg aus unbehauenen Steinen bergan. Hier wachſen zwiſchen großen Felsblöcken allerlei Bergpflanzen: Alpenroſen, Alpennelken, Alpenveilchen und das ſeltene Edelweiß. Ein Rinnſal ſickert zwiſchen den Steinen zu Tal und mündet in den Teich. Meiſtens liegt das Bett dieſes Bächleins freilich trocken. Wenn wir einen der Wege hinaufgehen, treffen wir auf Treibhäuſer. Dort iſt ein hohes Palmenhaus, weiterhin ein Tomatenhaus, ein Haus mit lauter ſtachlichten Kaktusgewächſen u. a. An einigen Häuſern ſteht: Verſuchshaus. Hier werden Verſuche mit Pflanzen gemacht, z. B. mit Roſen oder Tulpen oder Nelken, um ſolche von beſonders ſchönen Farben zu ziehen. Sehr gern wird das Viktoriahaus beſucht. In dieſem wächſt die Victoria regia, eine ſüdamerikaniſche Waſſerpflanze mit rieſigen, tellerförmigen Blättern, deren Rand aufwärts gebogen iſt und die ſo ſtark ſind, daß ſie kleinere Kinder tragen können. Zuweilen blüht auch eine rieſengroße Blume auf; dann kommen beſonders viele Leute. In dem Hauſe ſchlägt uns eine feuchtwarme Luft entgegen, in der wir es nicht lange aushalten können. Zwiſchen den Treibhäuſern gelangen wir in den eigentlichen Blumengarten. Tauſende verſchiedener Blumen ſehen wir dort. Sie ſind nach Gruppen geordnet: Tulpen, Nelken, Roſen, Korbblütler, Schmetterlingsblütler, Gräſer uſw. In einem eingefriedigten Bauerngarten nahe dem Ausgange beim Dammtorbahnhof leſen wir auf den Schildern lauter plattdeutſche Namen: Teerblom, Swanenhals, Sepenkrut, fette Hen, Johannisflödtel, Adebarsſnawel, Koppwehblom u. a. Auf einem anderen Platze ſind die Gemüſepflanzen, ferner ſolche



Victoria regia.

für Küchengebrauch und medizinische Zwecke zusammengestellt. In einer besonderen Abteilung nahe dem Ausgang an der Jungiusstraße wachsen alle Giftpflanzen, die es bei uns gibt: Schierling, Nachtschatten, Tollkirsche u. a. In der Mitte des Gartens wohnt in einem strohgedeckten Hause der Garteninspektor. In der Nähe dieses Hauses stehen Pflanzen aus Japan, amerikanische und andere fremde Gewächse, die bei uns im Freien gedeihen. Auf unserm weiteren Wege kommen wir bei einem riesigen Haselbaume vorbei, einer seltenen Pflanze, die wir sonst nur in Strauchform kennen. Wir nähern uns nun dem Ausgange, der unter einem großen Hause in Form eines Torbogens in die Jungiusstraße führt. Dieses Haus enthält unter anderem auch das Botanische Museum. Hier gibt es vielerlei zu sehen: Sammlungen von getrockneten Pflanzen, sogenannte Herbarien, die Hölzer und Rinden aller möglichen Bäume, Sammlungen aller Obstsorten, Beispiele von Pflanzenkrankheiten und vieles andere. Auch befindet sich hier ein Hörsaal, in dem Vorträge über Pflanzenkunde oder Botanik gehalten werden. An der Außenseite des Hauses sind die Köpfe berühmter Botaniker angebracht, die zum Teil Leiter dieses botanischen Gartens gewesen sind. Unter ihnen befindet sich das Bild des Gelehrten Jungius, der vor 300 Jahren in Hamburg gelebt hat und nach dem die Straße benannt ist. Auf der gegenüberliegenden Seite liegen mehrere Gebäude, die auch Hörsäle und Räume für Versuche, sogenannte Laboratorien, enthalten. Es sind das chemische, physikalische, hygienische und phonetische Institut. Hygiene ist Gesundheitslehre, Phonetik Stimmbildungslehre. Im hygienischen Institut werden Lebensmittel, das Elbwasser, das Leitungswasser u. a. auf ihre gesundheitliche Beschaffenheit geprüft, und im phonetischen Institut werden Untersuchungen über die menschliche Stimme angestellt. In einem besonderen Raume des physikalischen Instituts ist die Erdbebenstation mit ihren empfindlichen Instrumenten untergebracht, ein Geschenk von Professor Schütt. Diese Gebäude stoßen zum Teil mit ihrer Hinterseite an einen Abhang, der zu einem Tale hinabführt. Dort befindet sich ein ähnlicher gekrümmter Teich

wie im Botaniſchen Garten. — Die Jungiusſtraße, durch welche Linie 10 nach Eimsbüttel fährt, führt weiter zwiſchen den Kirchhöfen hindurch und am Zoologiſchen Garten entlang. Die Fortſetzung der Jungiusſtraße bildet die Lagerſtraße, benannt nach der ehemaligen Zollvereinsniederlage, einem weit ausgedehnten Gebiete, das mit Speichern und Lagerhäuſern bedeckt iſt. Hier konnten vor dem Eintritt Hamburgs in den Zollverband im Jahre 1888 verzollte Waren lagern oder verarbeitet werden. Dieſes Gebiet war alſo damals eine Zollinſel inmitten des Freihafengebiets der Städte Hamburg, Altona und Wandsbek, ſo ähnlich wie jetzt der Freihafen eine Inſel für unverzollte Waren iſt. An der Karolinenſtraße, die bei den Kirchhöfen ſüdlich verläuft, liegt ein Elektrizitätswerk und an der Rentzelſtraße, die nördlich am Zoologiſchen Garten entlang führt, das Zentral-Hotel. Jenſeits der Eiſenbahn befindet ſich ein alter iſraelitiſcher Kirchhof. Die Grabſteine ſtehen genau ausgerichtet; auf der Oſtſeite tragen ſie eine hebräiſche und auf der Weſtſeite deutſche Inſchrift. Auf einigen Grabſteinen liegen Scherben und Feldſteine nach der alten Sitte der Juden, Steine auf ihre Gräber zu werfen. Längs der Eiſenbahn führt am Zoologiſchen Garten die Tiergartenſtraße und an der anderen Seite die Straße „An der Verbindungsbahn“ entlang. Dieſe mündet in die Edmund Siemers-Allee, an der das von Edmund Siemers der Stadt Hamburg geſchenkte Vorleſungsgebäude, die jetzige Univerſität, auf der Moorweide errichtet iſt. Unſer Spaziergang führt uns über den Loigny-Platz nach der Dammtorſtraße und zur Eſplanade zurück.

Quellen und Feldbrunnen.*

Nach dem Botaniſchen Garten ging man früher auch, um aus einer Quelle zu trinken, die dort unweit der Brücke aus dem Abhange floß. Sie iſt erſt im Jahre 1898 verſiegt. Solcher Quellen gab es ehemals in Hamburgs Umgegend mehrere, die reichlich gutes Waſſer ſpendeten und deshalb zur Waſſerverſorgung der

* Zum Teil wörtlich nach einem Vortrag des Herrn Baurat Melhop.

Stadt gebraucht wurden. In noch älterer Zeit schöpfte man das Wasser aus einem gemauerten Sood, so wie man es noch jetzt auf dem Lande macht. Die Straßen „Grüner und Roter Sood" erinnerten früher an solche altertümlichen Brunnen. An einigen Stellen gab es auch Pumpen mit gutem Wasser; die Straße „Bei den Pumpen" trägt ihren Namen danach. In den niedrigsten Straßen konnte man durch Brunnen- und Pumpengraben kein Wasser erlangen. Darum kam man auf den Gedanken, Quellwasser in diese Gegenden zu leiten. Weil derartige Leitungen sehr kostspielig waren, vereinigten sich mehrere Familien in einer solchen Straße zu einer Gesellschaft, und so entstanden die „Brunnen-Interessentschaften." Die älteste unter ihnen war die Interessentschaft des Katharinen-Feldbrunnens, der etwa 60 Häuser in der Katharinenstraße und ihrer Umgegend versorgte. Das Wasser dieses Feldbrunnens wurde 4,6 km weit hergeleitet von der Brunnenstraße in Altona. Die Leitung bestand aus ausgehöhlten Baumstämmen. 1869 ging die Interessentschaft ein und verkaufte ihren Brunnenhof in Altona, der ihr einst auf ewige Zeiten übertragen war, „so lang de Wind weiht un de Hahn kreiht", wie es in der alten Urkunde hieß. Das Brunnenwasser floß dann noch längere Zeit bei den St. Pauli-Landungsbrücken in die Elbe. Der Röddingsmarkt-Feldbrunnen hatte seine Quellen am Geestabhang in St. Pauli bei Wiezels Hotel und beim Seemannshaus. Von derselben Stelle bezog auch der Deichstraßen-Feldbrunnen sein Wasser. Der Dammtor-Feldbrunnen lag bis 1620 am Dammtorwall, etwa da, wo sich jetzt das General-Zolldirektionsgebäude befindet. Der dortige Brunnenteich wurde bei Errichtung der neuen Befestigungsanlagen zugeschüttet. Die Gesellschaft erhielt zur Entschädigung vom Rat eine Quelle am Grindel in der Gegend der jetzigen Feldbrunnenstraße, die danach ihren Namen hat. Die alte Quelle floß aber noch weiter, das ist die vorhin erwähnte Quelle im Botanischen Garten, die hochgeschätzt war. Noch berühmter war eine Quelle, die 1633 in Borgfelde am Geestabhange entsprang. Das Wasser dieses „Gesundbrunnens" sollte die Kraft haben,

Krankheiten zu heilen. An der Stelle ist jetzt in den Anlagen von „Oben-Borgfelde" ein Brunnen der Wasserleitung angelegt. Zwei Reliefs an den Seiten dieses Brunnens stellen dar: das eine, wie ein Kranker trinkt, das zweite, wie er dankbar gen Himmel schaut. Weil viele Leute das Quellwasser dem Leitungswasser vorzogen, sah man bis in unsere Zeiten wohl hier und da Tonnenwagen durch die Straßen fahren, aus denen Quellwasser eimerweise verkauft wurde. Der Quellenreichtum hing mit dem Waldreichtum in der Umgegend Hamburgs zusammen. Als die Wälder, z. B. der Eichholz und der Grindel, abgeholzt wurden, versiegten auch die Quellen. Ebenso sind mehrere Bäche und Teiche ausgetrocknet und dann zugeschüttet worden, z. B. der Grenzbach zwischen Hamburg und Altona, die Nobisteiche beim Nobistor, der Hundebeck, der einst bei der Rabenstraße in die Außenalster floß, der Thielbeck, der in der Gegend des jetzigen Großneumarkts auf dem sogenannten Milchberg entsprang und dann wahrscheinlich längs dem Teilfeld den Berg hinablief und bei der Admiralitätsstraße in den Binnenhafen mündete; andere meinen freilich, er sei den Abhang beim Alten Steinweg hinabgeflossen und beim ehemaligen Pferdeborn in der Gegend der jetzigen Stadthausbrücke gemündet.

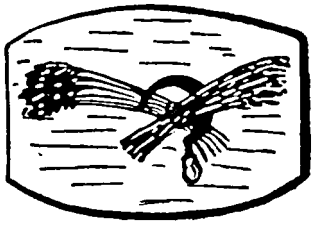
Die Kirchhöfe vor dem Dammtor.

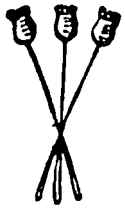
Die Kirchhöfe vor dem Dammtor sind kurz vor dem Jahre 1800 angelegt worden. Bis dahin hatte man die Toten mitten in der Stadt beerdigt, um die Kirchen herum, ja unter dem Fußboden in der Kirche. Die Grabstellen in der Kirche, besonders unter dem Chor und Altar, wurden teuer bezahlt. Bei Beerdigungen in der Kirche, die meistens nächtlicherweile geschahen, mußten die Gestühle und der Fußboden abgehoben werden. Um den Leichengeruch zu beseitigen und weil infolge der Verwesung der Leichen der Boden allmählich einsank, wurden die Gräber von Zeit zu Zeit mit Sand ausgeschüttet und der Fußboden erneuert. Auch die Baumeister erhielten meistens eine Grabstelle in der von ihnen

erbauten Kirche. So liegt Sonnin im Gruftkeller ſeiner Michaeliskirche begraben. Der berühmte Domprediger Albertus Krantz, deſſen Bild wir am Fiſchmarktbrunnen ſehen, erbat ſich eine Grabſtelle unter der Dachtraufe der Domkirche. Nur wenn bei Peſt- und anderen Epidemien die Zahl der Toten zu groß wurde, begrub man in weiterer Entfernung von den Kirchen auf beſonderen Peſtfriedhöfen. Als die Bevölkerung Hamburgs immer mehr zunahm, fand man in der Stadt keinen Platz mehr für die Toten; auch ſah man ein, daß es in geſundheitlicher Beziehung bedenklich war, die Toten mitten in der Stadt zu beerdigen. So legte man alſo dieſe Kirchhöfe vor dem Dammtor an, und zwar bekam jede Kirche ihren beſonderen Platz zugewieſen. Noch jetzt leſen wir an den Kapellen die Namen: St. Katharinen, St. Michaelis uſw. Dieſe Kapellen dienten zu Totenfeiern, ſo ähnlich wie jetzt die Kapellen in Ohlsdorf. Man ſetzte den Preis für die Grabſtellen der neuen Friedhöfe ſehr billig an; aber trotzdem fand die Sitte, ſich vor den Toren der Stadt beerdigen zu laſſen, wenig Anklang. Erſt als die Franzoſen weitere Beerdigungen innerhalb der Stadt verboten, füllten ſich allmählich die Kirchhöfe vor dem Dammtor. Dieſe Verordnung iſt eine der wenigen ſegensreichen, die Hamburg den Franzoſen verdankt. Der franzöſiſche Marſchall Davoût, der im Jahre 1813—1814 den Befehl in Hamburg hatte, ließ alle Häuſer und Bäume im Umkreiſe von 600 Toiſen (1170 m) um die Stadt niederlegen oder abbrennen, um freies Schußfeld zu bekommen und um die Annäherung des Feindes bemerken zu können. Er befahl aber ausdrücklich, die Kirchhöfe zu ſchonen und hier nur die höchſten Grabdenkmäler niederzureißen. Als die franzöſiſchen Soldaten trotzdem Verwüſtungen anrichteten, ließ Davoût die Gräber wiederherſtellen. Seit dem Jahre 1900 ſind die Kirchhöfe für Beerdigungen geſchloſſen. Die trennenden Hecken ſind an einigen Stellen gefallen, ſo daß man von einem Kirchhofe zum anderen gehen kann. Es hat einen eigentümlichen Reiz, einmal über dieſe alten Kirchhöfe zu wandern. Man iſt in völliger Einſamkeit. Die hohen Bäume und Büſche verdecken die Aus-

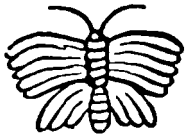
ſicht nach der Straße; man hört nur von ferne das Klingeln der Straßenbahnen und die Muſik vom Zoologiſchen Garten her. Aus alten Grabgewölben wachſen dicke Stämme hervor, die die Steine

geſprengt haben, ſo daß man hineinſehen kann. Auf manchen Grabſteinen lieſt man, wie hier ganze Geſchlechter ruhen: Großeltern und Eltern, Kinder und Kindeskinder. Auf den Steinen ſtehen fromme Sprüche und ſeltſame Bilder, die den Tod oder die Auferſtehung bezeichnen, ſo die geflügelte Sanduhr, die zerbrochene Säule, die Urne, die abgeſchnittenen Ähren mit der Sichel, die Mohnfrüchte oder auch der Schmetterling, die Schlange, die ſich in den Schwanz beißt, oder auch Kreuz, Herz und Anker zur Bezeichnung für Glaube, Liebe und Hoffnung. Auch bedeutſame Gräber finden wir hier, ſo gleich links an der Jungiusſtraße das Grab des Bleideckers Mettlerkamp, der in der Franzoſenzeit Oberſt der Bürgergarde war und nach dem Abzuge der Franzoſen unter dem Jubel der Bevölkerung an der Spitze ſeiner tapferen Schar in Hamburg einzog. Auf einem Wappenſchild iſt das eiſerne Kreuz angebracht; auf dem Schilde prangt ein Ritterhelm mit Federn, und hinter dem Schilde ragen Fahnen empor und hängen Orden herab. Das



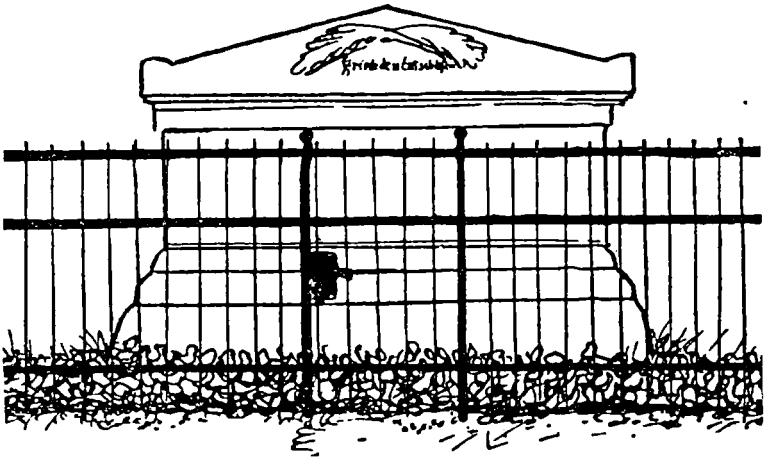


berühmteſte Grab aber liegt an der anderen Seite der Jungiusſtraße, das Grab der Ver-



triebenen. In dem dreieckigen Aufſatz ſteht: „Friede den Entſchlafenen", darüber ſind mehrere überkreuz gelegte Ähren. An der Vorderſeite befindet ſich folgende Inſchrift: „An dieſer Stätte ruhen die Gebeine von 1138 Hamburgern, welche mit vielen Tauſenden ihrer Mitbürger von dem franzöſiſchen Marſchall Davouſt im härteſten Winter 1813 und 1814 aus dem belagerten Hamburg vertrieben, mit menſchenfreundlicher Milde in Altona aufgenommen, von deſſen edlen Einwohnern ſowie von früher ausgewanderten Landsleuten in ihrem Elende unterſtützt und verpflegt, demungeachtet aber Opfer ihres Kummers und anſteckender Seuchen wurden." Darunter ſteht: „Im Jahre 1841 iſt dieſes Monument mit den Gebeinen von Ottenſen hierher verſetzt." Auf der Rückſeite leſen wir: „Dieſen Denkſtein errichteten Hamburgs trauernde Bürger ihren entſchlafenen Mitbürgern im Jahre 1815." An beiden Seiten ſind überkreuz liegende geſenkte Fackeln als Sinnbilder des Todes angebracht. Dieſes Denkmal erinnert uns

an eine der traurigſten Zeiten, die Hamburg je durchlebt hat. Da der Marſchall Davoût befürchtete, daß bei einer Belagerung der Stadt unter der Bevölkerung eine Hungersnot ausbrechen könnte, befahl er allen Armen, die Stadt zu verlaſſen. Als viele dies Gebot nicht befolgten, ließ er ſie in der Weihnachtsnacht des Jahres 1813 in die Petrikirche bringen und am Morgen des 25. Dezember durch Soldaten aus der Stadt führen. Es war bitter kalt; viele waren nur leicht bekleidet. Alte und Kranke befanden ſich in dem traurigen Zuge. Sie wurden zum Teil in Wagen von ihren Angehörigen geſchoben oder gezogen. Kleine Kinder wurden von ihren Eltern auf dem Arme getragen oder an der Hand geführt. Wenn es den rohen Soldaten nicht ſchnell genug ging, ſchlugen ſie die Leute mit dem Gewehrkolben oder mit der flachen Klinge



Grab der Vertriebenen.

ihrer Säbel. So ging es durch das Millerntor nach Altona hin. Die Altonaer taten, was in ihren Kräften ſtand, um die armen Leute zu kleiden, zu verpflegen und unterzubringen. Dennoch ſtarben in dieſen Tagen mehr als tauſend der Vertriebenen und fanden auf einer Wieſe in Ottenſen ein gemeinſames Grab. Auch in Barmbeck nahe der Irrenanſtalt Friedrichsberg und auf dem Hammer Kirchhof neben dem Grabe Wicherns ſind ähnliche Maſſengräber ſolcher Vertriebener, doch iſt die Zahl der Toten hier nicht ſo groß.

Monogramm über dem Eingange.

Der Zoologiſche Garten, Hagenbecks Tierpark und das Zoologiſche Muſeum.

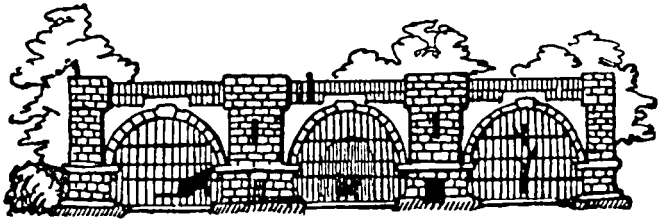
Das Denkmal der Vertriebenen liegt dicht am Gitter des Zoologiſchen Gartens, hinter dem ſich auf einem Hügel die Eulenburg erhebt. Sie iſt eine künſtliche Ruine. Verfallene Treppen und Bogengänge führen bei Eulenkäfigen und Bärenzwingern vorüber zu einer Wendeltreppe, auf der wir den Turm beſteigen können. Von der Plattform haben wir eine herrliche Aus-

ſicht über den Garten und einen großen Teil Hamburgs. Das Gebiet, auf dem ſich der Zoologiſche Garten ausbreitet, war vorher eine troſtloſe Sandwüſte, die ſich von den Kirchhöfen bis zur Sternſchanze hin erſtreckte, damals noch nicht von der Eiſenbahn durchſchnitten. Man ſchüttete hier vielfach Hausunrat hin und grub Sand, ſo daß tiefe Löcher entſtanden waren. Dem jüdiſchen Kirchhofe gegenüber erhob ſich ein kleiner Hügel, der Peſtberg, unter dem einſt im Jahre 1713 die Opfer der letzten ſchweren Peſtepidemie, die Hamburg heimgeſucht hatte, beſtattet worden waren. In der Nähe der Kirchhöfe breiteten ſich einige flache Teiche aus, die von unterirdiſchen Quellen geſpeiſt wurden. Die Roſenteiche hießen ſie im Volksmunde, weil hier der Weg nach dem Roſenhofe vorbeiführte, einem Bauernhof in der Gegend des Schulterblatts. — Dort gibt es noch jetzt eine Roſenhofſtraße. Dieſe Roſenteiche boten der Stadtjugend treffliche Badegelegenheit, die weidlich ausgenutzt wurde. Als im Jahre 1860 die Torſperre fiel, konnte Hamburg ſich frei nach allen Seiten ausbreiten. Die Bauluſt erwachte, und es entſtanden bald vor den ehemaligen Toren ganze Straßenzüge. Man wollte aber die Gegend in unmittelbarer Nähe der Stadt auch nicht zu eng bebauen. Aus geſundheitlichen Gründen hielt man es für ratſam, hier Wieſen- und Parkgelände freizulaſſen nach dem Muſter anderer Großſtädte, z. B. Londons. Mit dieſen Plänen erwachte in einem Teil der hamburgiſchen Bevölkerung der Wunſch nach einem großen zoologiſchen Garten, wie ihn Berlin und Frankfurt a. M. ſeit langem beſaßen und Dresden, Köln und Bremen gerade im Begriff waren anzulegen. Man meinte, es ſei für Hamburg Ehrenſache, nicht zurückzubleiben, da es hier bei den vielfachen Be-

Eulenburg.

ziehungen zu den überseeischen Ländern ein leichtes sein würde, eine reiche Sammlung von Tieren zusammenzubringen. Mehrere reiche und angesehene Männer taten sich zu der sogenannten Zoologischen Gesellschaft zusammen, die Aktien ausgab und bald ein bedeutendes Kapital zusammenbrachte. Der Präsident dieser Gesellschaft und die Seele dieses Unternehmens war der Baron Ernst von Merck, ein überaus rühriger Mann, der sich auch in anderer Weise schon um seine Vaterstadt verdient gemacht hatte. Er richtete im Auftrage der Zoologischen Gesellschaft an den hamburgischen Staat das Ersuchen, den großen Platz beim Pestberg für die Anlage eines zoologischen Gartens zur Verfügung zu stellen, da dieses Gebiet besonders durch seine trockene Lage und das Vorhandensein der Teiche dafür geeignet sei. Dieser Antrag sollte nun in der Bürgerschaft zur Abstimmung kommen. Da erhoben sich warnende und abratende Stimmen. Es ist interessant und zum Teil drollig, die betreffenden Zeitungsartikel aus dem Anfang der sechziger Jahre zu verfolgen. Vor allem wies man darauf hin, daß man der Jugend nicht die einzige Gelegenheit entziehen solle, ein unentgeltliches Bad im Freien nehmen zu können. — Die Zoologische Gesellschaft hat darum auch später einen ansehnlichen Beitrag gezeichnet für die Anlegung einer Badeanstalt auf dem Grasbrook. — Man hielt es für unverantwortlich, einen so kostbaren Baugrund für eine „nutzlose Spielerei" zu opfern. Man wies auf die Gefahren und Belästigungen hin, die mit einem zoologischen Garten verbunden seien. Die wilden Tiere könnten ausbrechen, vor allem die Hyänen, angelockt durch den Leichengeruch von den nahen Kirchhöfen her. Das Gebrüll der Tiere würde die Anwohner in ihrer Nachtruhe stören, und damit würden die Grundstücke in der Nähe entwertet werden. Doch die Bürgerschaft verschloß sich diesen Bedenken und bewilligte den Antrag. Nun schritt man rüstig ans Werk, stellte einen tüchtigen Gartenbaumeister an, forderte die Kaufleute und Kapitäne auf, fremde Tiere zu schicken, entwarf Pläne für einen Bärenzwinger und andere hübsche und praktische Tierhäuser, richtete die Teiche für

Waſſervögel her und berief endlich als Direktor den berühmten Zoologen Dr. Alfred Brehm, den nachmaligen Verfaſſer des bekannten Werks „Brehms Tierleben". — Die Begeiſterung für die neue Schöpfung war groß, und reiche Hamburger wetteiferten miteinander in allerlei Schenkungen für den Garten. Der eine ſchenkte die Eingangspforte, ein anderer die Gemſenburg, die auf dem Peſtberg errichtet wurde, noch ein anderer die Tuffſteine für die reizende Waſſerfallanlage; der Präſident ſchenkte das Fiſchotterbaſſin uſw. Auch viele wertvolle Tiere gingen als Geſchenke ein. Im Mai 1863 wurde der Garten feierlich eröffnet, und Baron Merck wies in ſeiner Rede beſonders darauf hin, wie vorteilhaft ſich die Gegend durch die Anlage des ſchönen Parks verändert habe. Schon im Juli desſelben Jahres ſtarb Merck, tief betrauert von ganz Hamburg und beſonders von der Zoologiſchen Geſellſchaft. Ihm zu Ehren wurde die eben fertiggeſtellte Verbindungsſtraße zwiſchen Hamburg und St. Georg die Ernſt Merck-Straße genannt und im Zoologiſchen Garten die Merckhalle errichtet, ein großes Gebäude für Ausſtellungs- und Vortragszwecke, mit ſeiner Büſte darin. Aber auch nach ſeinem Tode wurde in ſeinem Geiſte rüſtig weitergearbeitet an dem Ausbau und der Vervollkommnung des Gartens. Die Eulenburg, das Aquarium, ein großes Reſtaurationsgebäude, ein Muſikpavillon und viele Tierhäuſer wurden allmählich neu errichtet, und der Beſuch des Gartens nahm immer mehr zu. Trotzdem kann ſich der Zoologiſche Garten nicht allein erhalten, ſondern bedarf eines anſehnlichen Staatszuſchuſſes beſonders bei den heutigen hohen Arbeitslöhnen

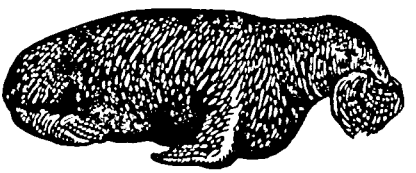


Bärenzwinger.

und Unterhaltungskoſten. Während des Krieges ſind, vor allem infolge Mangels an geeigneten Futterſtoffen, viele wertvollen Tiere eingegangen, deren Erſatz ſehr ſchwierig ſein wird. Und ſchon vor dem Kriege hat der Zoologiſche Garten bedeutenden Rückgang ſeiner Beſucherzahl und damit großen Schaden erfahren durch die Konkurrenz eines ähnlichen privaten Unternehmens, des Hagenbeckſchen Tierparks. — Carl Hagenbeck, der Schöpfer des weltberühmten Tierparks in Stellingen, iſt im Jahre 1844 in St. Pauli geboren, wo ſein Vater in der Peterſenſtraße eine Fiſchhandlung beſaß, die er ſpäter nach dem Spielbudenplatz verlegte. In ſeinem Buche „Von Tieren und Menſchen" erzählt Hagenbeck, wie ſein Vater durch einen Zufall dazu geführt wurde, ſich dem Handel mit wilden Tieren zuzuwenden. Im März des Jahres 1848 fingen die Fiſcher, welche ſehr früh zum Störfang ausgezogen waren, ſechs Seehunde in ihren Netzen. Da ſie verpflichtet waren, den ganzen Fang abzuliefern, überbrachten ſie auch dieſe Tiere. Hagenbecks Vater kam auf den glücklichen Gedanken, die Seehunde gegen Eintrittsgeld ſehen zu laſſen. In zwei großen Holzbottichen ſtellte er ſie für einen Schilling (1 β = 7½ Pfennig) zur Schau. Mit dieſer Schauſtellung wurde ein gutes Geſchäft gemacht. Auch in Berlin, wohin er mit den Seehunden reiſte, war der Zudrang groß, trotz der revolutionären Unruhen. Mit dieſem Seehundsgeſchäft begann der Tierhandel. In den nächſten Jahren wurde mit Erfolg auf neue Seehunde gefahndet, die der Vater Hagenbecks aber nicht mehr ſelbſt ausſtellte, ſondern an reiſende Schauſteller verkaufte, welche die Tiere als „Seejungfern" oder gar als „Walroſſe" vorführten. Später kaufte er einen Eisbären, eine Hyäne und andere Tiere, die in einer Menagerie auf dem Spielbudenplatz ausgeſtellt wurden. Das Tiergeſchäft brachte aber nicht viel ein; denn infolge des Mangels an Erfahrung in der Behandlung der Tiere gingen viele zugrunde. Trotzdem beſann ſich der junge Hagenbeck nicht lange, als ihm ſein Vater die Wahl ſtellte, ob er das Tiergeſchäft oder den Fiſchhandel zu ſeinem ſpäteren Beruf erwählen wollte. Schon

im Jahre 1859 widmete er ſich ganz dem Tierhandel, den er 1866 ſelbſtändig übernahm. Der Vater ſtand dem Fiſchgeſchäft vor, blieb ſeinem Sohne aber bis an ſein Lebensende der gütigſte Berater und raſtloſe Mitarbeiter. Der junge Hagenbeck verſtand es, ſich eine Reihe tüchtiger und kühner Männer zu verpflichten, die für ihn in afrikaniſchen und anderen Ländern wilde Tiere herbeiſchafften. Er ſelbſt unternahm viele Reiſen nach Suez und anderen Plätzen, um die gefangenen Tiere zu verladen und zu geleiten, was mit großer Mühe und oft mit nicht unbedeutenden Gefahren verknüpft war. Er erzählt in ſeinem Buche manche ernſte und luſtige Geſchichte von ſolchen großen Tiertransporten. Man lernte durch die Erfahrung immer beſſer, die Tiere in geeigneter Weiſe zu behandeln und zu verpflegen, ſo daß ſie meiſtens gut überkamen und am Leben blieben. Das immer mehr erwachende Intereſſe für die Tierwelt und vor allem die Errichtung vieler zoologiſcher Gärten kamen Hagenbeck ſehr zuſtatten. Im Jahre 1875 begann er mit Völkerſchauſtellungen; mit Lappländern, Eskimos, Nubiern, Singhaleſen, Kalmücken und anderen Völkergruppen bereiſte er alle größeren Städte Europas. Auch der Tierdreſſur wandte er ſich zu. Hagenbeck und ſeine Mitarbeiter brachen mit der früheren grauſamen Art der Tierdreſſur. Statt mit Peitſche, Knüppel und glühender Eiſenſtange die Tiere zu mißhandeln, verſuchten ſie es, ſorgſam ausgewählte kluge Tiere mit Milde und Geduld unter Anwendung geringer Strafen bei ſchlechten, aber auch von Belohnungen bei guten Leiſtungen zu dreſſieren. Dieſe „zahme“ Dreſſur führte zu großen Erfolgen, und Hagenbeck erntete zum erſtenmal auf der Weltausſtellung in Chikago im Jahre 1893 großen Beifall mit ſeinen Schauſtellungen abgerichteter Tiergruppen. In Amerika traf ihn die erſchütternde Kunde von dem Ausbruch der Cholera in Hamburg, und jetzt erſt konnte er ſich erklären, welche Urſache das große Tierſterben in ſeinem Tierpark gehabt hatte, das ihn im Frühling und Sommer des Jahres 1892 faſt zur Verzweiflung gebracht hatte. Junge Löwen, Tiger, Panther und andere Tiere bekamen Erbrechen und

Durchfall und endeten in wenigen Tagen unter Krampferſcheinungen. Das Sterben hörte ſofort auf, als der Tierarzt auf den Gedanken kam, den Tieren nur gekochtes Waſſer zum Saufen zu verabreichen. — Die Cholera, die erſt Ende Auguſt die Menſchen hinmähte, hatte alſo ſchon von März an unter den tropiſchen Tieren gewütet. — Da der Tierhandel immer größeren Umfang annahm, reichten die Geſchäftsräume am Spielbudenplatz bald nicht mehr aus, und Hagenbeck erwarb in den ſiebziger Jahren am Neuen Pferdemarkt ein größeres Grundſtück, das ſich zwiſchen der Ludwigſtraße und der Auguſtenpaſſage bis zur Sternſtraße erſtreckte. — Jetzt iſt dort ein Doppel-Volksſchulhaus errichtet. — Hier eröffnete er einen Tierpark, der dem Publikum für 50 Pfennig Eintrittsgeld zugänglich war. Schon damals übte dieſe Tierſchau eine ſolche Anziehungskraft, daß ſie ſogar von fürſtlichen Perſonen beſucht wurde. Als ſich der Beſuch immer mehr hob und der Raum für die großen Tiertransporte allmählich zu eng wurde, entſchloß ſich Hagenbeck zu einem ganz großzügigen Unternehmen. Er kaufte ein geeignetes Gelände in Stellingen, ließ dort große Teiche ausgraben und künſtliche Felſenanlagen herſtellen und eröffnete den neuen Tierpark im Jahre 1907. Das Eigenartige dieſer Anlage beſteht vor allem darin, daß die Tiere nicht nur in Gitterkäfigen, ſondern in weiten umgitterten Gehegen zur Schau geſtellt werden, in denen ſie ſich frei bewegen können. Ziegen und ähnliche Tiere klettern auf hohen Felſenanlagen umher; davor tummeln ſich auf einer Wieſe Pferde, Zebras, Eſel und Antilopen. Auf einer anderen Felſenanlage weiden Renntierherden; auf halber Höhe haben die Eisbären ihren Platz in Felſenhöhlen und auf Steinen, die Eisſchollen ähnlich ſehen. Unten aber ſchwimmen in geräumigen Waſſerbecken Seehunde und ähnliche Tiere. Den Hauptanziehungspunkt bildete Jahre hindurch ein Walroß. Von einem Wärter, der mit ſeinem großen überhängenden Schnauzbart eine gewiſſe Ähnlichkeit mit



Walroß.

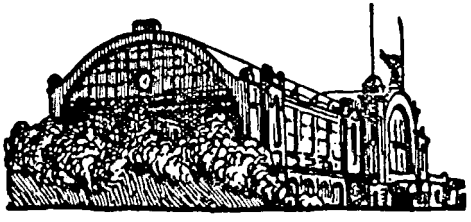
seinem Zögling hatte, war es zu allerlei Kunststücken abgerichtet worden, die besonders die helle Lust der Kinder erregten. Es blies auf einer Trompete, gab seinem Wärter einen Kuß und was dergleichen Späße mehr waren. Eine andere Hauptsehenswürdigkeit des Tierparks war von Anfang an die Löwenschlucht. Es gruselte einem bei dem Gedanken, daß die gewaltigen Tiere auch einmal einen Sprung zum Publikum hinüber wagen könnten. In Wirklichkeit ist dies natürlich ausgeschlossen. Die Tiere können in ihrer Schlucht gar nicht den zu einem solchen Sprunge nötigen Anlauf nehmen. Auch ist das Publikum geschützt durch einen breiten, eigenartig angelegten Graben, der freilich vom Wege her durch Gebüsch den Blicken verdeckt ist. Der rührige Schöpfer des Tierparks ersann immer neue Anlagen und Einrichtungen, die das Publikum in Scharen anlockten. Die Flamingowiese, der Affenfelsen und die Straußenfarm wurden angelegt. In einem neuen Teile des Gartens, der mit dem alten durch eine die Straße in weitem Bogen überspannende Brücke verbunden wurde, fanden Völkerschaustellungen und in einem großen Zirkus interessante Vorführungen dressierter Tiere statt. Auf alle mögliche Weise war auch für die Belustigung des Publikums gesorgt. Musikkapellen ließen sowohl vor dem Winter- wie vor dem Sommerrestaurant ihre Weisen ertönen. Vom Renntierfelsen führte eine Rutschbahn herab. Von seinem dunkelhäutigen Wärter wurde ein Elefant durch den Garten geführt. In einem geräumigen Käfig war eine Tierkinderstube eingerichtet, in der junge Löwen, Bären, Hunde und andere Tierbabys sich in possierlicher Weise herumbalgten, und um einen Teich führte eine kleine Eisenbahn herum, vorüber bei den gewaltigen, in Stein ausgeführten Tieren der Vorwelt. Und noch mehr der Lust gibt es in dem bis vor kurzem mit dem Tierpark verbundenen Haasesschen Vergnügungspark. Da ist eine Schaukelbahn, in der die Boote auf eisernen Wellen fahren, ein Irrgarten, eine Wassergrottenbahn, bei der der Müller mit seiner Pfeife aus dem Fenster guckt, mehrere Schleifenbahnen, von denen beständig das Kreischen der Leute herabschallt, ja sogar eine Wasserrutsch-

bahn, bei der die Boote ins Waſſer plumpſen, ohne daß man naß wird. Kinderfeſte mit bunten Umzügen finden ſtatt, und abends wird der Garten durch kleine Lampen erleuchtet, die um die Raſenbeete, um die Dächer der Häuſer, ja ſogar in den Bäumen angebracht ſind. — In Hagenbecks Tierpark iſt es auch ſtiller geworden ſeit dem Kriege. Carl Hagenbeck iſt ſchon vor Ausbruch des Krieges, im Jahre 1913, geſtorben und unter reger Beteiligung der hamburgiſchen Bevölkerung in Ohlsdorf beſtattet worden. — Während des Krieges hörte der Zuzug an neuen Tieren auf; viele gingen infolge Nahrungsmangels ein. Der Affenfelſen, die Flamingowieſe, die Straußenfarm entvölkerten ſich; das Walroß war ſchon vor dem Kriege geſtorben; die Völker- und Dreſſurſchauſtellungen hörten auf; die Luſtbarkeiten verminderten ſich, und in neueſter Zeit iſt auch die Verbindung mit dem Haaſeſchen Park aufgehoben worden. Das Publikum hat ſich wieder mehr dem Zoologiſchen Garten zugewandt, angelockt durch den reicheren und mannigfaltigeren Tierbeſtand, durch die nähere Lage bei der Stadt und die landſchaftliche Schönheit des Gartens. — Alle Tiere, die wir im Zoologiſchen Garten und bei Hagenbeck lebend ſehen können und viele andere finden wir ausgeſtopft oder in Spiritus im Zoologiſchen Muſeum auf dem ehemaligen Schweinemarkt beim Hauptbahnhof. Da ſind auch manche Tiere, die einſt wirklich in jenen Tiergärten gelebt haben, und auf Schildern ſteht teils ſogar dabei, wie lange. In früheren Zeiten hieß ein Elefant bei jedem hamburgiſchen Kinde „Anton". Da ſteht er, der einſtige Liebling der Hamburger Kinderwelt, dem auch wir ſo manches Stück Zucker gegeben haben oder ein Fünfpfennigſtück, das er treulich ſeinem Wärter ablieferte. „Anton, 33 Jahre im Zoologiſchen Garten" leſen wir zu Füßen des rieſigen Tieres, das einſt in unſerer kindlichen Phantaſie eine ſo große Rolle geſpielt hat. Weiterhin finden wir ein Nilpferd, das 29 Jahre im Zoologiſchen Garten, und dort das Walroß, welches 7 Jahre bei Hagenbeck gelebt hat. Gewöhnlich ſteht neben dem ausgeſtopften Tier ſein Knochengerüſt oder Skelett. Lehrreich iſt der

Vergleich der Skelette von Menschen und menschenähnlichen Affen, die in einem großen Schaukasten nebeneinander ausgestellt sind. Und dort sehen wir sie, als ob sie lebend wären: Orang-Utans von Borneo und Schimpansen und Gorillas aus Westafrika. Sie sind dargestellt, wie sie mit Weibchen und Jungen im Urwalddickicht hausen. Viele solcher Tiergruppen finden wir ringsum: Wildkaninchen vor ihren Höhlen, Fuchs und Dachs, Hasen auf der Wiese, einen Baummarder auf der Jagd nach Eichhörnchen, Edelhirsche im Herbst, Wildschweine im Hochsommer, Rehe im Vorwinter u. a. Die Kinder bleiben am längsten stehen bei den Hausratten, die sich im Kellerloch über Rüben und Kartoffeln hermachen. In der Mitte des Erdgeschosses liegen riesige Walfischskelette, deren Größe man erst richtig sieht, wenn man von den Galerien in den verschiedenen Etagen hinabschaut. Hier sind in Schaukästen die verschiedenartigsten Tiere ausgestellt, z. B. ausgestopfte Vögel und auf Nadeln gespießte Käfer und Schmetterlinge, winzig kleine und riesengroße, einfarbige und solche, die in den buntesten Farben schillern. Unter den Schmetterlingen ist oft Spiegelglas angebracht, damit man auch die Zeichnungen und Farben auf der Unterseite der Flügel sehen kann, die manchmal bunter und reicher sind als die auf der Oberseite.

Die Eisenbahn.

Dem Haupteingange des Zoologischen Gartens gegenüber liegt der Dammtorbahnhof. Er ist ein hochgelegener Hallenbahnhof. Die Halle ist ungefähr 120 m lang und 20 m hoch; auf dem Dache prangt ein großes geflügeltes Rad, das Zeichen der Eisenbahn. Der Dammtorbahnhof ist ein durchgehender oder Durchgangsbahnhof, in den die Züge auf der einen Seite hinein- und



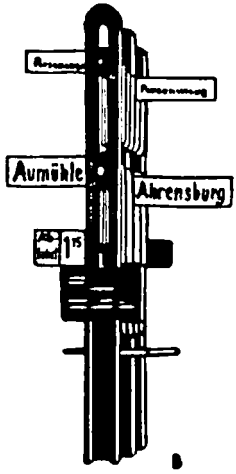
Dammtorbahnhof.

auf der anderen Seite wieder hinausfahren. In ähnlicher Weise sind auch die übrigen Bahnhöfe der Staatsbahn angelegt, z. B. der Sternschanzen- und der Hamburger Hauptbahnhof. Es gibt aber auch Bahnhöfe, die auf der einen Seite geschlossen sind, so daß die Züge wieder umkehren müssen. Ein solcher Bahnhof, wie z. B. der Altonaer Hauptbahnhof, heißt ein Terminus oder Kopfbahnhof, im Volksmunde auch wohl Sackbahnhof. Die alten Bahnhöfe der sogenannten Verbindungsbahn zwischen Hamburg und Altona waren kleinere Gebäude, die an der einen Seite der Gleise zu ebener Erde lagen. Eins dieser alten Gebäude, der frühere Sternschanzen-Bahnhof, ist noch erhalten geblieben. Er wird jetzt zu Eisenbahn-Verwaltungszwecken benutzt; wir sehen ihn von der Rentzelstraßenbrücke aus. Der alte Dammtorbahnhof war ähnlich gebaut, nur etwas größer und von einem schönen Wirtschaftsgarten umgeben, in dem oft Konzerte stattfanden. Er befand sich dort, wo sich jetzt das Dammtor-Café erhebt. Da die Gleise in Straßenhöhe lagen, mußten jedesmal beim Nahen eines Eisenbahnzuges die Schranken herabgelassen werden, wodurch der lebhafte Verkehr oft lange und sehr störend gehemmt wurde. Bei dem Umbau der Eisenbahnanlagen, der von 1900 bis 1906 erfolgte, wurde daher an dieser Stelle der ganze Eisenbahnkörper hochgelegt und über die Straße hinweggeführt. Es war eine schwierige Arbeit, diese Umbauten auszuführen, ohne den Eisenbahnverkehr zu unterbrechen. Noch am Abend vor der Eröffnung des neuen Dammtorbahnhofes fuhr der letzte Zug unten am alten Bahnhofe vorüber. Dann trat ein Heer von Arbeitern in Tätigkeit, um die einzige Lücke zu schließen, die man noch für den Straßenverkehr gegenüber dem Eingange zum Zoologischen Garten im Eisenbahndamm offengelassen hatte. Beim Scheine hoher Bogenlampen arbeiteten sie auf das eifrigste, und am frühen Morgen des nächsten Tages konnte der erste von Altona kommende Zug mit bekränzter Lokomotive auf dem geschlossenen hohen Eisen-

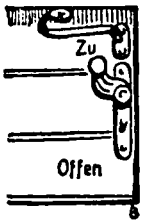
B

bahndamm in den neuen Dammtorbahnhof einfahren. Gleichzeitig wurde der Weg unter der neuen Eisenbahnbrücke dem Straßenverkehr freigegeben. — Wir steigen, vom Zoologischen Garten kommend, eine Treppe hinab und befinden uns nun an der Ankunftseite des Bahnhofs. Einige Droschken stehen für ankommende Reisende bereit. Am Loignyplatz ist die Abfahrtseite. Vier Gleise führen durch den Dammtorbahnhof, zwei für Fern- und zwei für Vorortszüge. Der Raum zwischen den Gleisen der Vorortsbahn ist schwarz und schmierig von dem Öl, das aus den unter den Wagen angebrachten Motoren oder Kraftmaschinen tropft. Die beiden Bahnsteige oder Perrons liegen hoch, damit man bequem ein- und aussteigen kann. Auf den Bahnsteigen sind hohe Gerüste angebracht mit Schildern, die durch Handgriffe bewegt werden können. Auf den Schildern steht, wohin der nächste Zug fährt, manchmal auch, welcher Art der Zug ist. In einem Häuschen auf dem Bahnsteig halten sich die Beamten auf; sie können von hier aus telephonieren und telegraphieren und Zeichen geben oder empfangen, ob die Strecken frei sind. Mit Fahrstühlen können Paketkarren und auch wohl kranke Passagiere herauf- und hinunterbefördert werden. Da kommt unser Vorortszug. Ohlsdorf steht auf einem Schild am vorderen Wagen. Der Führer bremst, der Zugbegleiter steigt aus. Die Vorortszüge berühren nicht mit einer Stange und Rolle die elektrische Leitung, wie die Straßenbahnen, sondern mit einem Bügel, der auf den Endstationen herumgeklappt werden kann. Schnell steigen die Leute aus und ein. Der Mann mit der roten Mütze, der Aufsichtsbeamte — das Publikum nennt ihn auch wohl den Stationsvorsteher — gibt das Zeichen zur Abfahrt mit einer runden

Hocker.

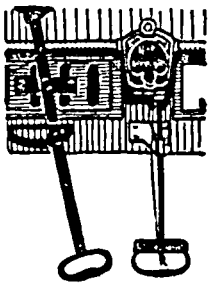


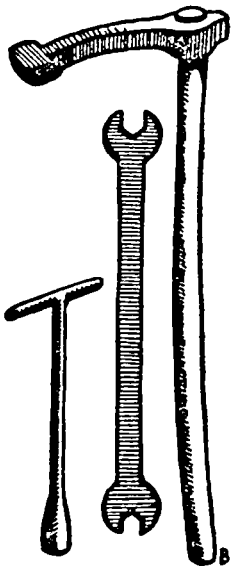
Ortsanzeiger.



Türſchloß.

Scheibe, an der abends ein grünes elektriſches Licht aufleuchtet. Der Zugbegleiter ſteigt ein, der Führer ſtellt den Strom an, und vorwärts geht's. Wir ſehen uns im Wagen um. Über den Sitzen ſind Börter oder Netze angebracht für das Handgepäck der Reiſenden. An den Wänden preiſen Plakate allerlei ſchöne Dinge an: Schokolade, Bier, Liköre, Palmin uſw. An den Türen ſteht: „Nicht rauchen!" „Nicht öffnen, bevor der Zug hält!" Ein vorſichtiger Mann prüft, ob die Tür gut verſchloſſen iſt. Sie iſt geſchloſſen; der Knopf ſteht oben bei dem Wort „zu", der Bügel draußen ſteht wagerecht. Die Scheibe in der Tür kann heruntergelaſſen werden. An der Decke ſind Glühbirnen angebracht, und über der Tür hängen Stangen herab. Die eine dient zum Öffnen und Schließen einer Luftklappe oberhalb des Fenſters. Die andere rotbemalte iſt die Notbremſe. Sie iſt mit einer Schnur und einem Bleilot befeſtigt und darf nur in Fällen dringender Not gezogen werden, wenn es vielleicht im Wagen brennt oder wenn jemand hinausgeſtürzt iſt. Man zieht dann die Stange kräftig herunter, und der Zug ſteht bald darauf. Wer die Notbremſe mißbraucht, verfällt in Strafe. Der Zug fährt nicht ganz glatt, ſondern ſtößt taktmäßig; das kommt von den Lücken im Gleiſe. Die Eiſenbahnſchienen beſtehen nicht aus einem Stück, da ſie ſich ſonſt im heißen Sommer krümmen und verbiegen würden. Die Teile, aus denen die Schienen zuſammengeſetzt ſind, meſſen 12 m, auch wohl 15 oder 20 m. Wenn man dieſe Länge kennt, kann man

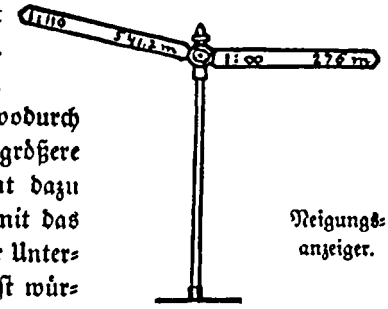

Lüftungshebel und Notbremſe.


Werkzeug.

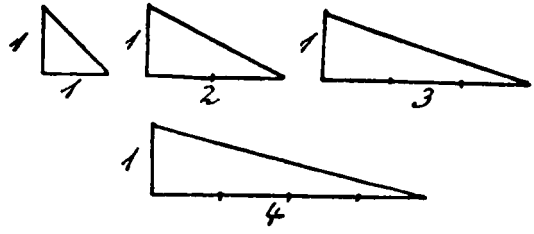
aus den taktmäßigen Stößen — ta, ta, falls die Wagen zwei, ta, ta, ta, falls ſie drei Achſen haben — berechnen, wie viele Meter der Zug in einer beſtimmten Zeit zurücklegt, mit welcher Geſchwin-

Gleiſe.

digkeit er alſo fährt. Die Schienen liegen auf hölzernen oder eiſernen Schwellen, an denen ſie mit Schrauben befeſtigt ſind. Die Eiſenbahnarbeiter drehen manchmal mit großen Schlüſſeln die Schrauben feſter und ſchlagen mit Hacken Steine unter die Schwellen, damit dieſe feſt liegen. Auch zwiſchen den Schwellen liegen Steine, wodurch der Unterbau der Eiſenbahn größere Feſtigkeit bekommt. Man nimmt dazu Steine und nicht etwa Sand, damit das Waſſer ſchneller ablaufen und der Unterbau durchlüftet werden kann; ſonſt würden die hölzernen Schwellen leicht vermodern. — Die Eiſenbahnſtrecke liegt nicht immer wagerecht, ſondern ſteigt oder fällt manchmal. Der Lokomotivführer muß dies wiſſen, um die Kraft ſeiner Maſchine danach einſtellen zu können. Es ſind daher ſtreckenweiſe Neigungsanzeiger angebracht. Ein ſolcher ſteht z. B. auf der Lombardsbrücke. Er zeigt, daß

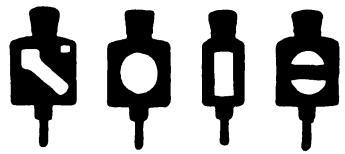


Neigungsanzeiger.



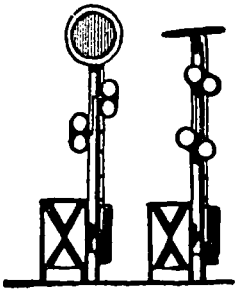
Neigung.

die Strecke nach dem Hauptbahnhof hin auf 276 m wagerecht iſt, und daß ſich die Strecke nach dem Dammtorbahnhof hin auf 541,2 m im Verhältnis von 1:110 hebt. Beiſtehend ſind die Neigungen von 1:1 bis 1:4 veranſchaulicht. Eine Neigung von 1:110 iſt noch immer ziemlich bedeutend. Auf 110 m hebt ſich die Strecke um 1 m, auf 550 m alſo um 5 m. Beim Dammtorbahnhof liegen die Gleiſe mithin 5 m höher als auf der Lombardsbrücke, das iſt mehr als Zimmerhöhe. Das Zeichen ∞ bedeutet „unendlich". 1:∞ bezeichnet, daß ſich die Strecke weder ſenkt noch hebt, alſo wagerecht liegt. — Über die Lombardsbrücke führen vier Eiſenbahngleiſe, zwei für Vororts- und zwei für Fernzüge. In der Nähe des Hauptbahnhofs verzweigen ſich die Gleiſe. An den Zweigſtellen ſind Weichen angebracht. Da die ſchweren Eiſenbahnſchienen aber nicht ſo leicht zu regieren ſind, befinden ſich hier ſtarke eiſerne Hebel an den Weichen, oft mit Eiſenkugeln daran, mit deren Hilfe der Weichenſteller ſie bewegt. Am Hauptbahnhof und anderen großen Bahnhöfen geſchieht das Stellen der Weichen von Stellwerkhäuschen aus, meiſt auf elektriſchem Wege. Auf den Weichen ſind kleine Laternen befeſtigt, damit man ſie abends leicht finden kann. Jede Weiche und die betreffende Laterne ſind mit einer Nummer bezeichnet. Da die Laternen mit Petroleum geſpeiſt werden, tragen ſie kleine Schornſteine. Die Zeichen auf den Laternen: Pfeil links, Pfeil rechts, runde und viereckige Scheibe zeigen an, wie die Weiche ſteht; runde Scheibe mit Querſtrich bedeuten: Gleis geſperrt! Bei einem großen Bahnhofe ſind die vielverzweigten Gleiſe des Abends wie mit Glühwürmchen bedeckt. Die Arbeiter, welche die Wagen zu Zügen zuſammenſtellen oder rangieren, heißen Rangierer. Sie fahren oft ein Stückchen mit, ſpringen dann ab, kriechen zwiſchen die Wagen, koppeln ſie los oder feſt, klettern auch wohl einmal bei einem Güterwagen die Treppe hinauf und drehen die Bremſe feſt, wenn ein allein dahinrollender Wagen



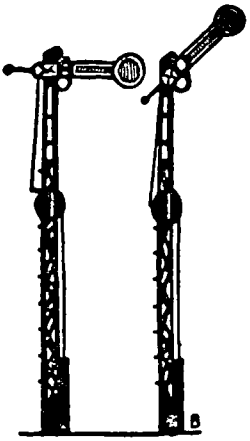
Weichenlaternen.

zu ſchnell läuft. Sie geben dem Lokomotivführer mit dem Arm und abends mit einer Handlaterne gewiſſe Zeichen. Die ſenkrechte Bewegung auf und nieder bedeutet, daß die Lokomotive die Wagen vorwärtsziehen, die langſame wagerechte Bewegung hin und her, daß ſie die Wagen zurückſchieben ſoll, und die kreisförmige Bewegung bezeichnet „Halt“! Der Beruf iſt gefährlich, und man lieſt manchmal, daß ein Rangierer verunglückt iſt. Bei größeren Bahnhöfen werden die Weichen und Signale von Stellwerken aus geſtellt. Beim Hauptbahnhof Hamburg gibt es drei ſolcher Stellwerke, eins bei der Kunſthalle — das iſt das Hauptſtellwerk für den ganzen Bahnhof —, eins am Kloſterwall — das überwacht den Zugverkehr nach Harburg —, und eins an der Münzſtraße — dieſes regelt den Verkehr der Lübecker und Berliner Züge. — Die Stellwerke liegen ſo, daß man von ihnen aus den betreffenden Weichenbezirk überblicken kann. Signale werden aber auf Entfernungen bis zu 1500 m geſtellt. Man ſieht in den Stellwerken viele Hebel, Stangen und Schilder mit allerlei Ziffern und Buchſtaben daran in verſchiedenen Farben. Die Männer, die in dieſen Häuschen die Weichen und Signale ſtellen, haben eine große Verantwortung. Wenn ſie einmal nicht aufpaſſen ſollten, könnte namenloſes Unglück entſtehen. Aber dieſe Leute kennen ihren Dienſt genau und paſſen gut auf. Es ſind allerdings auch Einrichtungen getroffen, daß ſie nicht ſo leicht Fehler machen können. Wenn z. B. ein beſtimmter Zug noch nicht eine beſtimmte Strecke paſſiert hat, können die Weichen auf dieſer Strecke gar nicht bewegt werden, die Weichenſteller mögen ſich noch ſo große Mühe geben. Die Strecke iſt geblockt. Sowie der Zug vorüber iſt, werden auch die betreffenden Weichen frei; dann iſt die Strecke entblockt. Auch die Einfahrts- und Ausfahrtsſignale können erſt geſtellt werden, wenn alle Weichen die vorſchriftsmäßige Lage haben; vorher gehorcht der Hebel für das betreffende Signal gar nicht. Auf dieſe Signale muß der Lokomotivführer ſcharf achtgeben. Eine große Scheibe mit zwei ſpitzen Winkeln zeigt ihm an, daß er bald wichtige Signale zu erwarten hat.

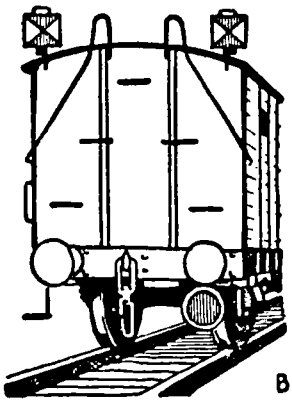


Achtung! Vorsignal.

Dann kommt das Vorsignal, welches aus einer umklappbaren runden Scheibe von verschiedener Farbe — meist orange — besteht; abends enthält die Scheibe ein farbiges Licht, oder es sind zwei farbige Lichter darunter angebracht. Die volle Scheibe oder die farbigen Lichter beim Vorsignal zeigen dem Lokomotivführer an, daß er beim Hauptsignal ein Halt zu erwarten hat. Die schmale Ansicht der umgeklappten Scheibe oder ein weißes Licht lassen ihn „Fahrt frei" erwarten. Nun sieht er auch bald das Hauptsignal, aus hohen Ständern mit Signalflügeln bestehend. Flügel wagerecht nach rechts oder bei Dunkelheit rotes Licht der Signallaterne bedeutet „Halt!" Flügel schräg aufwärts oder grünes Licht heißt „Fahrt frei"! Der letzte Wagen eines Zuges trägt oben an den Seiten zwei Laternen, die nach vorne grün, nach hinten rot leuchten, außerdem ein rotes Licht unten am Puffer rechts. Statt der Lichter dienen am Tage am Puffer oder zwischen den Puffern eine runde rote Scheibe und oben rechts und links je eine rotweiße Scheibe in Briefform.



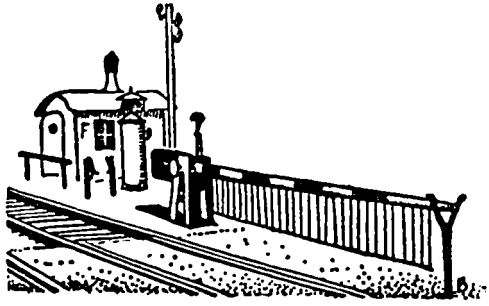
Hauptsignal.



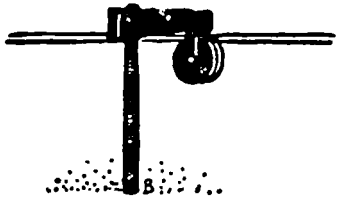
Schlußteil.

Wir haben es wohl schon erlebt, daß unser Zug plötzlich auf offener Strecke angehalten hat und erst nach einiger Zeit weitergefahren ist. Auch dann beschleicht uns ein eigentümlich bängliches Gefühl, wenn unser Zug in voller Fahrt beim Durchfahren eines größeren Bahnhofs über alle die vielen Weichen dahin rattert und knattert. Es könnte doch vielleicht etwas an den Schie-

nen oder Wagen in Unordnung ſein! Vor jeder größeren Fahrt werden ſämtliche Wagen nachgeſehen. Ein Mann geht von Wagen zu Wagen und beklopft mit einem langen Hammer die Räder. Er hört, ob etwa ein Rad eine Bruchſtelle hat. Ein ſolcher ſchadhafter Wagen wird ſofort ausrangiert. Die Bahnwärter müſſen ihre Strecken beſtändig abgehen und nachſehen, ob ſich vielleicht eine Schiene gelockert hat oder ſonſt etwas in Unordnung iſt. Daß ſie auf dem Poſten ſind, ſehen wir auch.

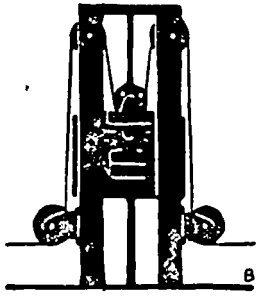


Schranke.



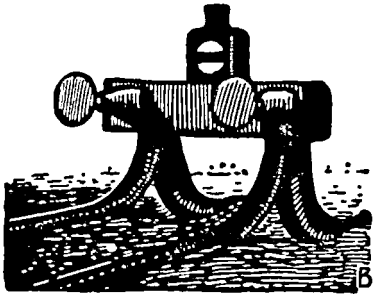
Führungsrolle.

Wenn der Zug vorbeifährt, ſtehen ſie ſtramm vor ihrem Bahnwärterhäuschen oder bei der Schranke, mit der aufgerollten Fahne im Arm. Sie haben vor der Ankunft des Zuges, die ihnen durch Läutezeichen einige Minuten vorher angezeigt wird, ſorgfältig alle Schranken geſchloſſen, die entfernteren durch Drähte, die über kleine Rollen laufen. Mittels ſolcher Drahtleitungen, manchmal auch mittels Geſtänge werden auch die Signale und Weichen bewegt. Dieſe Drähte oder Geſtänge laufen entweder oberirdiſch oder in Kanälen auf Führungsrollen. Zum Anſpannen der Drähte dienen ſogenannte Spannwerke, die mit Gewichten beſchwert ſind. Da die Drähte ſich nämlich bei höherer Temperatur ausdehnen, würden ſie ohne ſolche Spannwerke ſchlaff werden und nicht mehr ihren Zweck erfüllen. — Man muß ein Eiſenbahnbeamter ſein, um alle die vielen Zeichen zu verſtehen, die es ſonſt noch bei

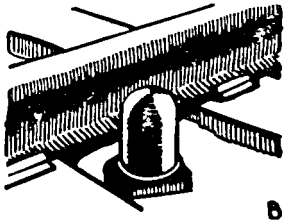


Spannwerk.

der Eisenbahn gibt. Und doch macht es Vergnügen, so allerlei zu erfragen. So geben z. B. Scheiben mit der Aufschrift 20 X, 30 X usw. an, wo der Lokomotivführer mit seiner Maschine halten muß, je nachdem der Zug 20, 30 oder mehr Achsen führt. Dies ist nötig, damit die Passagiere an der richtigen Stelle aussteigen können und damit die Post- und Paketwagen am richtigen Platze stehen. Innerhalb eines größeren Bahnhofs gibt es auch sogenannte stumpfe oder tote Gleise, auf die leere Eisenbahnwagen oder solche, die man im Augenblick nicht gebraucht, geschoben werden. Sie enden meist mit einem Prellbock, der mit Puffern versehen ist, um die Wagen auffangen zu können. — An den Wänden von Eisenbahnunterführungen, wie überhaupt an Wänden, die den Gleisen sehr nahe liegen oder, wie der eisenbahntechnische Ausdruck heißt, nicht profilfrei sind, sehen wir in Manneshöhe breite, weiße Streifen. Es sind Warnungszeichen für die Rottenarbeiter, daß sie sich hier nicht aufhalten und genau achtgeben, ob auch ein Zug naht. — Bei jeder Weiche bezeichnen je zwei kleine weißrote Emaille-Pyramiden, sogenannte Merkzeichen, wie weit die Wagen höchstens auf den beiden zusammenlaufenden Schienensträngen geschoben werden dürfen, damit sie einander nicht berühren und noch ein Platz zum Durchschlüpfen bleibt. Auf Scheiben am Rande der Gleise liest man oft Aufschriften, die für die Eisenbahnbaumeister und Eisenbahnarbeiter von Wichtigkeit sind. Zum Beispiel bedeutet Kr 400 m, daß bei einer Kurve der Radius dieser Krümmung 400 m beträgt. Ü 80 mm und Erw 15 mm

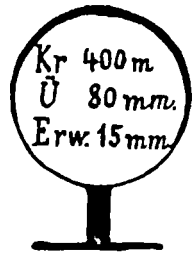


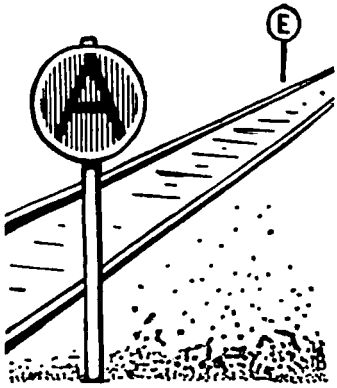
Prellbock.



Merkzeichen.

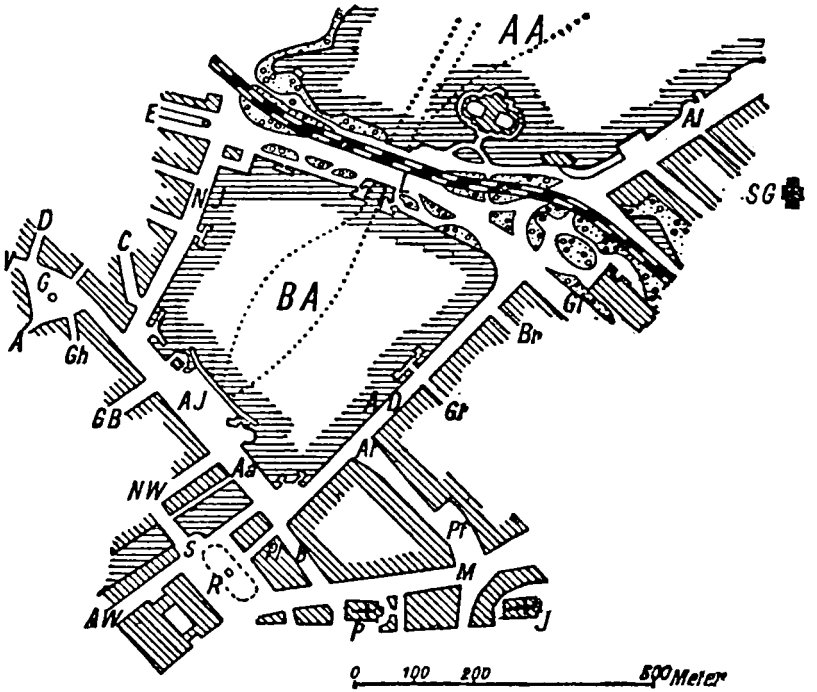
bezeichnet, daß an dieſer Stelle die Überſetzung, d. h. der Höhenunterſchied der beiden Schienen desſelben Gleiſes 80 mm und die Erweiterung ihres Abſtandes 15 mm beträgt. Bei einer Kurve dürfen nämlich die beiden Schienen nicht gleich hoch liegen und müſſen ſich ein wenig voneinander entfernen, weil ſonſt der ſchnell fahrende Zug aus den Schienen ſpringen oder entgleiſen würde. — Der Buchſtabe A auf einem Schilde bezeichnet den Anfang, E das Ende einer langſamer zu befahrenden Strecke. — Auch auf Güterwagen ſtehen geheimnisvolle Buchſtabenbezeichnungen, die der Laie nicht verſteht, z. B. Omku uſw. Der große Anfangsbuchſtabe gibt immer die Art des Wagens an; O: offene Wagen mit Wänden von mehr als 0,40 m Höhe, S: offene Wagen mit niedrigeren Wänden oder ohne Wände, G: bedeckte Güterwagen. OO, SS, GG ſteht auf ſolchen derartigen Wagen, die vier und mehr Achſen haben. H heißt Holzwagen, K: Kalk- oder Salzwagen, V: Viehwagen uſw. Die kleinen hinzugefügten Buchſtaben geben beſondere Eigenſchaften der Wagen an. m bezeichnet z. B. eine Ladefähigkeit von 15 bis 20 t für zwei- und dreiachſige, mm eine ſolche bis 30 t für vierachſige Wagen, k bedeutet, daß die Wagen mit Kopfwänden verſehen ſind, die um einen oberen Zapfen drehbar ſind und ein Abſtürzen der Ladung auf Kippvorrichtung geſtatten, u bezeichnet die Unbrauchbarkeit für militäriſche Fahrzeuge uſw.





So gibt es noch viele derartige Zeichen, deren Aufzählung zu weit führen würde.

Um die Binnenalſter.



L Lombardsbrücke	*P* St. Petri-Kirche	*GB* Große Bleichen
Gl Glockengießerwall	*B* Bergſtraße	*G* Gänſemarkt
Br Brandsende	*Pl* Plan	*Gh* Gerhofſtraße
Gt Gertrudenſtraße	*R* Rathausmarkt	*A* Abcſtraße
AD Alſterdamm	*S* Schleuſenbrücke	*V* Valentinskamp
At Alſtertor	*AW* Alſterwall	*D* Dammtorſtraße
Pf Pferdemarkt	*NW* Neuerwall	*C* Colonnaden
M Mönckebergſtraße	*Aa* Alſterarkaden	*NJ* Neuer Jungfernſtieg
J St. Jakobi-Kirche	*AJ* Alter Jungfernſtieg	*E* Eſplanade

Alſterdamm.

Von der Lombardsbrücke kommend, biegen wir nach Südweſten in den Alſterdamm ein, eine breite, ſchnurgerade Straße, die in ihrer Verlängerung, dem „Plan", genau auf das Kaiſer Wilhelm-Denkmal und die Mitte des Rathauſes zuführt. Am Abend iſt

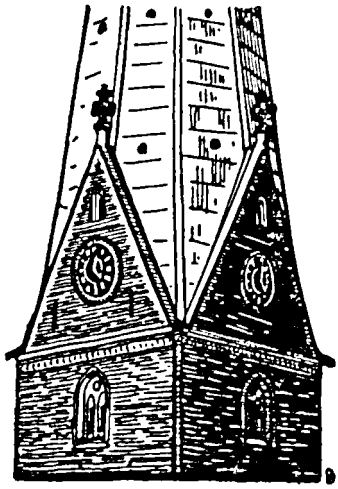
ſie von der Lombardsbrücke bis zum Rathauſe durch eine ununterbrochene Kette hoher Bogenlampen erleuchtet, was einen eigentümlichen Anblick gewährt. Vier Straßen zweigen vom Alſterdamm ab. Die erſte heißt „Brandsende". In dieſer Gegend ging beim damaligen Walle am 8. Mai 1842 der große Brand zu Ende, nachdem er länger als drei Tage, genau 79 Stunden, gewütet hatte. Bei der engen Gertrudenſtraße war bis vor kurzem noch ein kleiner Teil der hochgelegenen Gärten erhalten, die einſt den Alſterdamm bis zum Alſtertor umſäumten. An ihre Stelle ſind jetzt hohe Kontorhäuſer getreten, darunter ein mächtiges Doppelgebäude, das Geſchäftshaus der Hamburg-Amerika-Linie. Als dieſe Schiffahrtsgeſellſchaft im Jahre 1847 gegründet wurde, gab man ihr den langen Namen: „Hamburg-Amerikaniſche Paketfahrt-Aktien-Geſellſchaft." Abgekürzt nennt man ſie deshalb heute noch die „Hapag". Im Scherze las man dieſe fünf Buchſtaben wohl ſo: „Haben alle Paſſagiere auch Geld?" Die über die anſpruchsvollen Fahrgäſte erboſte Schiffsbeſatzung ſagte auch wohl: „Hängt alle Paſſagiere an'n Galgen! — Man hat den unbequemen Namen abgekürzt in „Hamburg-Amerika-Linie", weil ihre Schiffe beſonders nach Amerika fuhren. Freilich gab es auch Linien nach Afrika, Aſien und Auſtralien, ja nach allen bedeutenderen Orten des Erdballs. Man hat deshalb auch wohl, halb im Scherze, den Namen „Erdballinie" vorgeſchlagen und den als beſonders paſſend erachtet, weil er den Namen „Ballin" enthält, des Mannes, der die Amerika-Linie zur bedeutendſten Schiffahrtsgeſellſchaft der Welt erhoben hat. Über dem Eingange zum Gebäude ſtand das ſtolze Wort: „Mein Feld iſt die Welt." Die Säulen zu beiden Seiten des Eingangs ſtellten die vier fremden Erdteile dar, Afrika: ein Neger mit einem Elefantenſtoßzahn; Aſien: eine Chineſin mit einem Fächer und einem Teezweig; Amerika: ein Indianer mit einer Streitart; Auſtralien: eine Auſtralnegerin mit einem Ruder und mit Früchten. Zum

Zeichen, daß dieſe Linie einſt die Meere beherrſchte, war eine rieſige Bronzegruppe auf dem Dache des Hauſes angebracht: Neptun mit dem Dreizack, ein Viergeſpann lenkend. Die Bronzegruppe iſt eingeſchmolzen, die ſtolzen Schiffe — Imperator, Vaterland und wie ſie alle hießen — ſind an unſere Feinde ausgeliefert, die deutſche Flagge iſt faſt von den Meeren verſchwunden. Uns Deutſchen und beſonders uns Hamburgern blutet das Herz, wenn wir der ſtolzen Schiffe, des blühenden Handels, des belebten Hafens gedenken und — unſerer jetzigen Armut und Schmach. —

Der Name der dritten Straße, „Alſtertor", erinnert daran, daß ſich hier einſt ein Stadttor befand und ein uraltes Befeſtigungswerk, der Heidenwall, an die Alſter ſtieß. Der Pferdemarkt und die Jakobikirche, auf welche dieſe breite Straße zuführt, lagen damals noch außerhalb der Stadt. Die Straße Alſtertor war vor dem Brande ſehr eng, ſo daß man nur ſchwer mit Schläuchen an die Alſter kommen konnte. Zur Vorſicht hat man ſie darum ſo breit angelegt und damit den reizvollen Durchblick auf Markt und Turm geſchaffen. Die vierte Straße führt bergan und heißt deshalb die Bergſtraße, früher hieß ſie „Hinter St. Peter". Ihr jetziger Name ſoll auch an den „Berg" erinnern, einen kleinen freien Platz, der vor dem Brande auf der Höhe lag. Am Ende des Alſterdamms, dort wo es nach der Bergſtraße geht, iſt auf einem Inſeltrottoir eine Windroſe in Moſaik dargeſtellt. Der Pfeil Norden zeigt mitten in die Binnenalſter hinein.

Petrikirche.

Die Bergſtraße führt nach der St. Petri-Kirche. Dieſe hieß einſtmals Peter und Paul-Kirche und war den beiden Apoſteln Petrus und Paulus geweiht. Deshalb ſind auch die Standbilder dieſer beiden Männer an der Turmwand angebracht, Petrus mit dem Himmelsſchlüſſel, Paulus mit dem Schwerte. Höher als dieſe beiden Figuren ſteht Chriſtus, mahnend den Finger erhebend. Zwei Engel zu beiden Seiten beten ihn an. In den Giebelfeldern



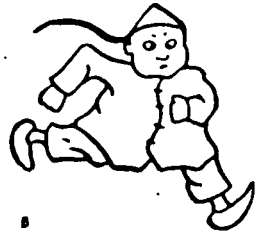
Einzelheiten vom Petriturm.

des Turmes befindet ſich die Uhr; darüber und darunter ſehen wir in Fenſteröffnungen Glocken hängen. Die Spitzen der vier Giebel ſind je mit einer großen Kreuzblume gekrönt. So heißen dieſe Steinverzierungen, weil ſie, von oben betrachtet, die Form eines Kreuzes zeigen. Und darüber erhebt ſich nun die ſchlanke, herrlich grüne Turmpyramide bis zu einer Höhe von 131 m. Der Petriturm iſt wohl nach Form und Farbe der ſchönſte unter den Türmen Hamburgs. Auch der Turm der alten, 1842 niedergebrannten Petrikirche ſoll von ſo großer Schönheit geweſen ſein, daß er als der ſchönſte in Deutſchland galt. Sonnin, der berühmte Erbauer der Michaeliskirche, hat jedesmal, wenn er bei dem Turme vorüberging, aus Ehrfurcht vor dem Erbauer der Petrikirche den Hut gezogen. Er würde ſich gewiß auch über den neuen Petriturm gefreut haben. Wir treten nun näher an die Kirche heran, zunächſt an das Turmportal, um uns hier das älteſte Kunſtwerk Hamburgs anzuſehen. Es iſt ein Türklopfer mit einem Löwenkopfe,

Türklopfer.

der einen ſchweren Eiſenring im Maule trägt. Eine lateiniſche Inſchrift um den Löwenkopf beſagt, daß der alte Turm im Jahre 1342 errichtet worden iſt. Die Umſchrift lautet: Ano Dni MCCCXLII incoeptum est fundamentum hujus turris. Or. p. Juratis. (Im Jahre des Herrn 1342 ward der Grund zu dieſem Turme gelegt. Betet für die Kirchengeſchworenen.) Ein zweiter Türklopfer, dem erſten nachgebildet, hat die Umſchrift: „1842 Mai 7 durch Feuer zerſtört, 1849 Mai 7 dem Herrn neu geweiht.“ Eine noch ältere Petrikirche (1195) iſt in Aſche geſunken im Jahre 1284 — das Jahr erinnert ſeltſam an das Jahr 1842. — Jene Feuersbrunſt ſoll ganz Hamburg eingeäſchert haben mit Ausnahme eines einzigen Hauſes. Und ſonderbar: genau 500 Jahre nach der Wiedererrichtung, am 7. Mai 1842, ſchlug aufs neue die Schickſalsſtunde für den Turm und die Kirche. Man mühte ſich redlich, das ſchöne alte Bauwerk zu erhalten, aber alle Anſtrengung war vergeblich. In der Glutluft entzündeten ſich die Holzteile; man goß mehrfach das Feuer im Entſtehen aus; ſchließlich mußte man weichen und den Turm ſeinem Schickſal überlaſſen. Traurige Szenen ſpielten ſich in der Kirche ab. Viele Leute hatten ihren Hausrat hierhergebracht, der in ungeordneten Haufen umherlag. Die Leute jammerten und weinten, manche beteten. Rohe Geſellen drangen mit Äxten in die Kirche ein und zerſtörten in ſinnloſer Weiſe die Kirchenſtühle und die umherſtehenden Möbel. Einige Männer waren bemüht, die Kunſtſchätze zu retten. Eine Stunde ſpäter, nachdem die letzten die Kirche verlaſſen hatten, ſtürzte der brennende Turm herab und ſchlug ein tiefes Loch in den Erdboden. Bald brannte auch die Kirche aus; der größte Teil des Mauerwerks blieb ſtehen. — Blicken wir einmal in die Kirche hinein! Das Innere iſt freundlich und hell. Die hohen Fenſter ſind mit bunten Glasbildern geſchmückt, die zum Teil Szenen aus dem Leben des heiligen Petrus darſtellen. Von den Wänden und von den ſchlanken Pfeilern ſchauen die Bilder alter Paſtoren der Kirche auf uns herab; auch ſind hier Gedenktafeln mit den Namen der im Weltkriege gefallenen Gemeindemitglieder

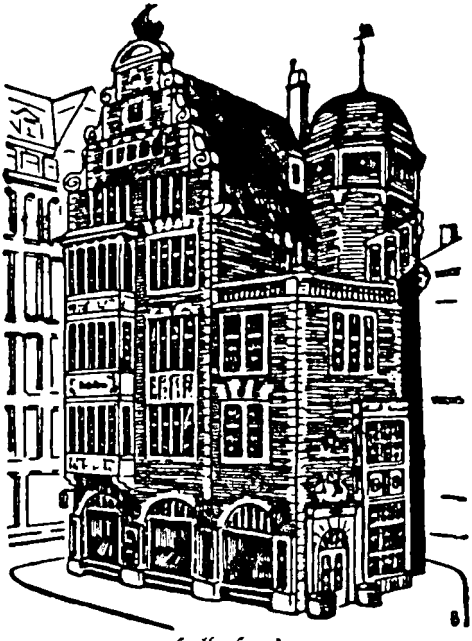
angebracht. Ein Bild ſtellt dar, wie in der ſchrecklichen Weihnachtsnacht des Jahres 1813 die Armen Hamburgs in die Petrikirche getrieben werden. Greiſe, Krüppel, Kinder befinden ſich unter ihnen, und franzöſiſche Küraſſiere leuchten mit hochgehobenen Laternen dem traurigen Schauſpiel. Am Altar befindet ſich eine ſchöne Marmordarſtellung der Grablegung Chriſti und an der Turmſeite ein altes Bild des Erzbiſchofs Ansgar aus dem ehemaligen Dom. Auch einige Granitſäulen am Südportal ſind uralt und ſtammen dorther. Der Dom, die älteſte Kirche Hamburgs, lag einſt der Petrikirche gegenüber auf dem Platze des Johanneums. Er wurde als baufällig im Jahre 1805 niedergelegt. — Wir verlaſſen die Petrikirche durch das Südportal. Es hat zwei Türen, zu deren beiden Seiten die vier Evangeliſten dargeſtellt ſind, alſo die Männer, die das Evangelium von dem Leben Chriſti geſchrieben haben. Sie haben deshalb alle vier ein Buch auf dem Schoße, und neben ihnen iſt eine Engels- oder Tierfigur angebracht, ſo wie man ſie ihnen ſeit alten Zeiten beizugeben pflegt. Hinter Matthäus ſteht ein Engel, der ihm eine Stelle in der Heiligen Schrift zeigt. Neben Markus liegt ein geflügelter Löwe, neben Lukas ein geflügelter Stier, und neben Johannes ſitzt ein Adler. Dieſe Darſtellung der vier Evangeliſten mit den betreffenden Engels- und Tierfiguren findet man auch an der Turmfaſſade der Nikolaikirche und manchmal auch auf alten Grabſteinen, in der Nähe Hamburgs z. B. auf den ganz verwitterten, wagerecht liegenden Grabplatten des hochgelegenen Friedhofs von Kirch-Steinbek. — Der Petrikirche gegenüber befindet ſich ein ſeltſamer Bau, das Oſtaſiahaus. Dort liegen Sachen aus Oſtaſien zur Schau, alſo beſonders japaniſche und chineſiſche Waren. Zum Zeichen dafür prangt ein Elefantenkopf über der Tür und auf dem Dache ein chineſiſcher Turm mit Glöckchen und ein aus Draht gefertigter laufender Chineſe mit langem Zopfe.



Pagode.

Dieſes bunt überladene Haus nimmt ſich unvorteilhaft aus neben dem einfachen, würdigen Bau der Petrikirche. Bei dem Oſtaſiahauſe führt die Schmiedeſtraße zum Fiſchmarkt hinab. Der Name dieſer Straße ſowie die Namen der in der Nähe befindlichen Bäcker-, Pelzer- und Knochenhauerſtraße erinnern an die älteſten Zeiten Hamburgs, als die Leute, die dasſelbe Gewerbe betrieben, in beſonderen Straßen beieinander wohnten. Vor dem großen Brande gab es in dieſer Gegend auch noch eine Gerber- und Hutmacherſtraße. Jetzt führt hier die Rathausſtraße nach dem Rathausmarkt hinab.

Durch ſie fährt in kurzen Zwiſchenräumen die gelbe oder Hamburg-Altonaer Zentralbahn. Ein Inſeltrottoir vor der Kirche dient den Leuten, die auf dieſe Bahn warten, zum Aufenthalte. Wir gehen nun um den Chor der Kirche herum und treffen wieder auf ein eigenartiges Haus, das in ſeinem Backſteinbau trefflich zu der Petrikirche paßt und in ſeinem Treppengiebel an alte hamburgiſche Kaufmannshäuſer erinnert, wie wir ſie



Hulbe-Haus.

ſpäter noch kennenlernen werden. Es iſt auch reich mit Schmuck beladen. Ein goldenes Schiff prangt auf dem Giebel, und an dem Hauſe ſind allerlei ſeltſame Köpfe, alte Laternen, Wappen und Bilder angebracht. Unten rechts befindet ſich an der Vorderſeite des Gebäudes ein ſpaßiges Steinrelief. Es ſtellt einen Mönch dar, der auf einem Eſel einen Berg hinanreitet. Das ſoll natürlich an den Namen der Mönckebergſtraße erinnern, an der dieſes Haus liegt. Was aber mag der Narr

Scherzbild am Hulbe-Haus.

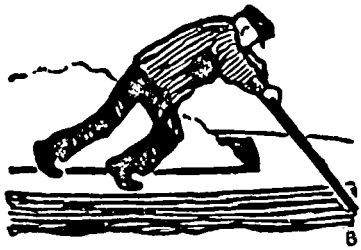
mit der Schellenkappe, der den Eſel führt, und vor allem was mag der bekannte Waſſerträger Hummel, der dem Zuge nachruft, zu bedeuten haben? In dieſem ſeltſamen Hauſe, dem Hulbe-Haus, liegen ſchöne gepunzte Lederwaren ſowie Bücher und Bilder zum Verkauf aus. — Die Mönckebergſtraße, die dem Bürgermeiſter Mönckeberg zu Ehren benannt iſt, führt in der einen Richtung nach dem Hauptbahnhof, in der anderen nach dem Rathausmarkt. Die Straße iſt mit der anſehnlichen Breite von 29 m die breiteſte unter den Hauptſtraßen Hamburgs. Sie iſt als Durchbruchſtraße angelegt, um eine bequeme Verbindung zwiſchen dem Hauptbahnhof und dem Rathausmarkt zu ſchaffen.

Einſt befanden ſich hier alte unanſehnliche Häuſer, enge Straßen und Höfe, die alle vom Staat angekauft und niedergelegt worden ſind. Jetzt erheben ſich zu beiden Seiten der Straße wahre Paläſte, die zum Teil beſondere Namen tragen: Klöpperhaus, Caledoniahaus, Levantehaus, Karſtadthaus, Hanſe, Domhof uſw. Dieſe Benennung der Häuſer hat den Zweck, bei Telegrammen Geld zu ſparen, da die Anſchrift entſprechend kürzer wird. — Wir wenden uns nun dem Rathausmarkte zu, ſchreiten an der Nordſeite der Petrikirche vorbei, die eine Mauer mit Gitter umgibt, ſchauen noch einmal durch die Bergſtraße nach der Binnenalſter hin und kommen dann an der Knochenhauerſtraße vorüber. Sie iſt eine ganz kurze Seitenſtraße, die unter dem Torbogen eines Hauſes hindurchführt. Zwei drollige Bilder, in Stein gehauen, ſind zu beiden Seiten angebracht. Sie ſtellen Knochenhauer dar, die, der eine ein quiekendes Schweinchen, der andere ein blökendes Lamm zur Schlachtbank führen. Ein reger Verkehr von Straßenbahnwagen, Autos und anderen Fuhrwerken flutet den ganzen Tag über durch die Mönckebergſtraße. Und nun liegt der weite Rathausmarkt vor uns mit ſeinem ſtattlichen Rathauſe und dem breit angelegten Kaiſer Wilhelm-Denkmal. Beide, Rathaus und Denkmal, ſind ſo reich an figürlichem Schmuck, daß wir uns jetzt auf dieſem Spaziergange nicht dabei aufhalten wollen. Wir kommen einmal wieder hierher, um ſie ganz genau und eingehend zu betrachten.

Die Kleine Alſter.

Nur wenige Schritte führen uns von dem Rathauſe nach der Kleinen Alſter. Unter der Großen Alſter verſtand man einſt die vereinigte Binnen- und Außenalſter vor ihrer Trennung durch die Lombardsbrücke. Die Kleine Alſter war das Waſſerbecken zwiſchen den beiden Dämmen, durch die man den Alſterfluß einſtmals zu Mühlzwecken aufgeſtaut hatte, dem Burſtah oder Niederdamm und dem Reeſendamm (jetzt Alter Jungfernſtieg) oder Oberdamm. Das Waſſer der Kleinen Alſter bedeckte in alten Zeiten einen Teil

des heutigen Rathausmarkts, den Adolfsplatz, den Alten- und Neuenwall und reichte bis zu den Großen Bleichen. Wir werden noch Genaueres von der Aufstauung des Alsterflusses und von der allmählichen Einengung und Zuschüttung

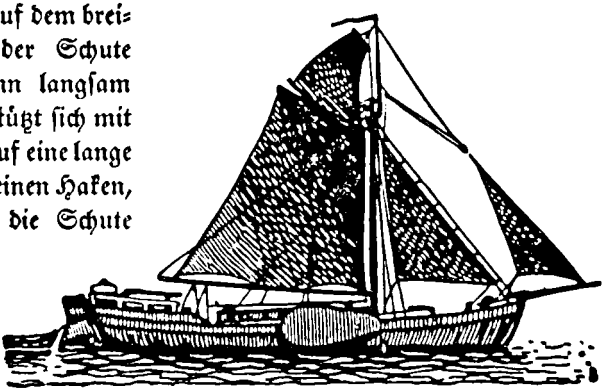


der Kleinen Alster hören. Zuletzt ist die Kleine Alster nach dem großen Brande von 1842 bedeutend verkleinert worden. Bis dahin bedeckte sie noch einen großen Teil des Rathausmarktes und die heutige Straße „Plan". Hier lag die „Kunst", eine Wasserkunst zur Versorgung der Stadt mit Alsterwasser. Durch Brandschutt wurde ein ansehnlicher Teil des Wasserbeckens zugeschüttet, und so entstand hier die Straße Reesendamm, ähnlich wie bei der Binnenalster die Straße Alsterdamm.

Seitdem führen auch um die Kleine Alster vier Straßen herum: der Reesendamm, die Reesendammsbrücke, die Alsterarkaden und die Schleusenbrücke. In der Kleinen Alster, die unter der

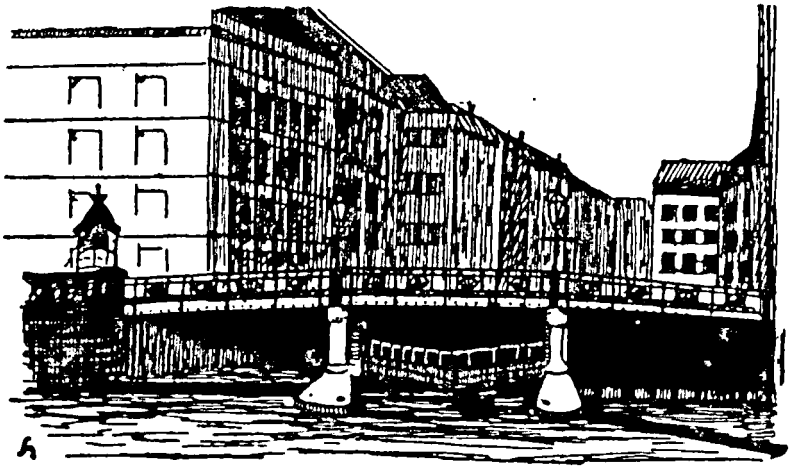
47 m breiten Reesendammsbrücke durch fünf Bogen mit der Binnenalster in Verbindung steht, herrscht ein reger Verkehr, vor allem von Schuten, die mit Kohlen beladen sind. Die Schuten, diese für Hamburg eigentümlichen Leichterfahrzeuge, sind wie große Nußschalen gebaut. Sie haben keinen tiefgehenden Kiel, weshalb sie sich auch nicht auf ein bewegtes Wasser wagen dürfen; sie würden dort leicht kentern oder voll Wasser schlagen und untergehen. Sie haben weder Mast noch Steuer, sondern werden in ganz eigenartiger Weise

fortbewegt. Auf dem breiten Rande der Schute geht ein Mann langſam entlang. Er ſtützt ſich mit der Schulter auf eine lange Stange oder einen Haken, mit dem er die Schute weiterſchiebt.



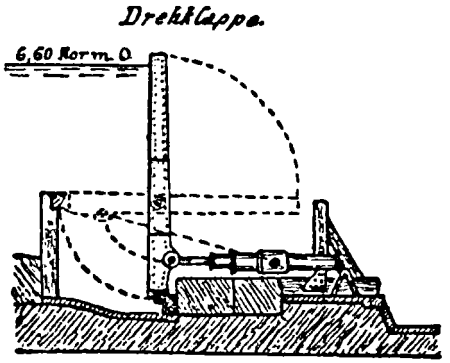
Ewerführer heißt dieſer Mann; eigentlich müßte er Schutenführer heißen. Aber auch die Ewer, dieſe größeren Fahrzeuge, die auf der freien Elbe ihre Segel aufſpannen, müſſen in den engen Waſſerſtraßen der Stadt, den ſogenannten Fleten, in derſelben

Weiſe fortbewegt werden wie die Schuten. Jetzt zieht der Ewerführer gerade die Stange aus dem Waſſer, ſo daß wir ſie genau ſehen können. Unten an der Stange befinden ſich ein eiſerner Haken und eine eiſerne Spitze, oben ſitzt ein Querholz daran. Der Mann iſt nach dem Vorderteil der Schute gegangen, indem er die Stange im Waſſer hinter ſich herſchleppt. Jetzt ſetzt er das Querholz in die Schulter und ſticht oder „peekt" mit ſeinem „Peekhaken" in eine ſtill liegende Schute, bei der er vorüberfährt. So ſchiebt er ſeine Schute weiter. Und jetzt macht er es noch anders. Er hakt mit dem Haken in einen Ring an der Mauer, legt ſich hinten über und zieht die Schute weiter. Im freien Waſſer ſtößt er wieder ſeinen Haken auf den Grund und ſchiebt ſein Fahrzeug. Es iſt eine mühſame und gefährliche Arbeit denn wie leicht kann er, beſonders im Winter, auf dem Schutenrande ausgleiten und ins Waſſer fallen. Nun iſt die Schute ſchon durch die Kleine Alſter hindurchgefahren bis nahe an die Schleuſenbrücke; ſie ſoll abwärts nach der Elbe hin durchgeſchleuſt



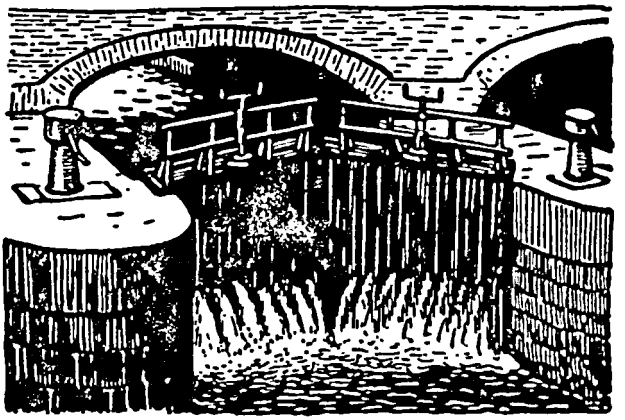
Schleuſenbrücke.

werden. Der Schleuſenwärter öffnet langſam die Tore der einen Schleuſenkammer; er iſt dazu imſtande, weil das Waſſer in der Kammer gerade ſo hoch ſteht wie in der Kleinen Alſter. Unter der Schleuſenbrücke liegen zwei Schleuſenkammern nebeneinander. Die dritte Durchfahrt an der Seite der Alſterarkaden iſt durch einen hölzernen Querbaum geſchloſſen. Hier ſind Schütten, die nur dann geöffnet werden, wenn das Waſſer in der Alſter außergewöhnlich hoch ſteht und abgelaſſen werden ſoll. Die Schleuſenkammer in der Mitte der Brücke iſt durch zwei hölzerne Türen geſchloſſen, die wie Flügeltüren auseinandergehen. Die ſeitliche Schleuſenkammer neben der runden Treppe wird in eigentümlicher Weiſe geöffnet und geſchloſſen. Eine rieſige eiſerne Klappe hebt ſich durch Waſſer- oder hydrauliſche Kraft und ſenkt ſich ebenſo wieder, ſo daß die Schiffe darüber hinwegfahren können. Der Schleuſenwärter braucht nur einen Hebel zu bewegen, dann hebt ſich dieſe ſchwere Klappe mit ſolcher Kraft, daß ſie den Waſſerdruck überwindet; bewegt er einen anderen Hebel, ſo ſenkt ſie ſich wieder. Es ſieht ſeltſam aus, wenn die eiſerne Wand ganz langſam aus dem Waſſer emportaucht und ſich mit Gummiverſchlüſſen feſt an die Seitenmauern anſaugt, ſo



nach „Hamburg u. s. Bauten."

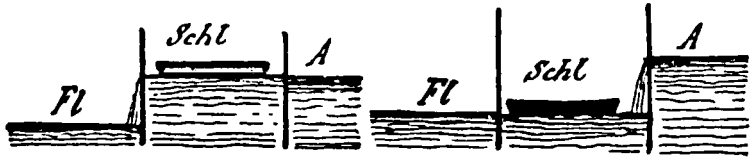
daß kein Tröpfchen Waſſer mehr durchkommen kann. — Nun iſt die Schute in die Schleuſenkammer gefahren, und die Tür hat ſich hinter ihr geſchloſſen. Wir laufen ſchnell über die Schleuſenbrücke, um zu ſehen, was auf der anderen Seite geſchieht. Hier ſind die Schleuſenkammern auch durch Türen abgeſchloſſen. Und nun ſehen wir, wie der Schleuſenwärter an mehreren Kurbeln dreht, die auf dem oberen Rande der Schleuſentore angebracht ſind. Auf dieſe Weiſe werden in den Toren Öffnungen freigelegt, ſo daß das Waſſer aus der Schleuſenkammer in breiten Strahlen hervorſtrömt und ſein Spiegel ſchnell ſinkt, bis er ebenſo



Schleuſentor.

tief ſteht wie das Waſſer im Flet. Die Türen werden nun geöffnet, und der Ewerführer führt ſeine Schute aus der Schleuſe

in das Flet; „Alſterflet" heißt es, wie ein großes blaues Schild anzeigt. Hier warten ſchon andere Schuten, um aufwärts durchgeſchleuſt zu werden. Nun geht es umgekehrt. Die Schuten fahren in die Schleuſenkammer, die Türen werden ſorgfältig geſchloſſen, und das Waſſer ſtrömt von der Alſterſeite her in die Kammer wie in eine große Badewanne hinein. Es hebt ſich ſchnell, und damit heben ſich auch die Schuten. Wenn das Waſſer und die Schuten in der Schleuſenkammer ſo hoch geſtiegen ſind wie der Spiegel der Kleinen Alſter, werden die Türen geöffnet, und die

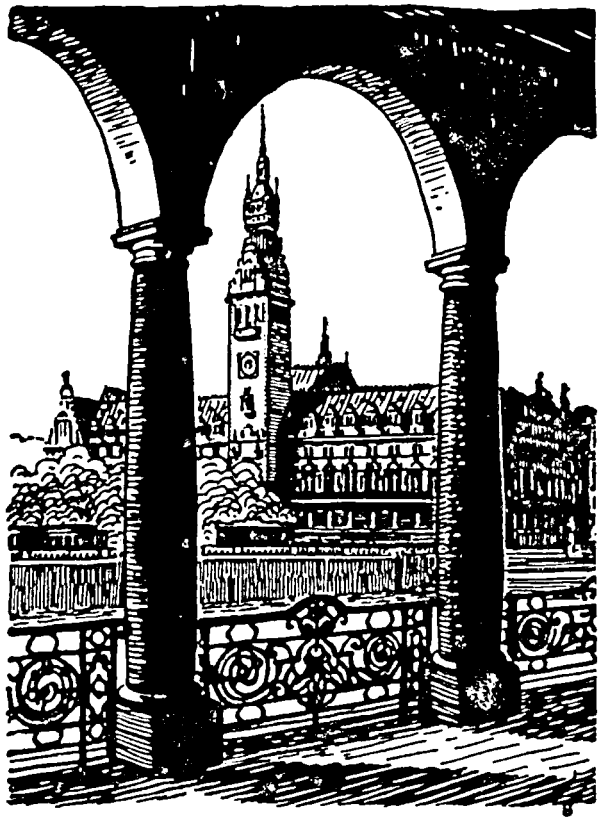


Durchſchleuſen.

Schuten fahren in die Kleine Alſter hinein. So geht es den ganzen Tag. Faſt nie iſt die Schleuſe leer, und beſtändig ſtehen Leute auf der Schleuſenbrücke, die zuſchauen, wie die Fahrzeuge durchgeſchleuſt werden.

Die Alſterſchleuſe iſt 1843 bis 1846 angelegt und 1890 bis 1891 erweitert worden. Vor dem großen Brande befand ſich hier keine Brücke oder Schleuſe; der Staudamm, durch den das Waſſer der Binnen- und Außenalſter aufgeſtaut wurde, lag bei der Reeſendammsbrücke. Die Stauung geſchah durch mehrere Mühlen, nicht durch eine Kammerſchleuſe, ſo daß damals keine Schiffahrtsverbindung zwiſchen der Alſter und Elbe möglich war. Auch die ſchönen Alſterarkaden ſind erſt nach dem großen Brande angelegt worden. Man hatte urſprünglich die Abſicht, dieſe Straße noch weiter am Alſterflet entlang bis zum Graskeller zu führen. Leider mußte man den Plan als zu koſtſpielig aufgeben. Die Alſterarkaden dienen nur dem Fußgängerverkehr; ſie ſind überdacht, ſo daß man dort auch bei ſchlechtem Wetter trockenen Fußes gehen kann. Prachtvolle Läden zieren die Straße; am ſchönſten aber iſt der Ausblick durch die hohen Bogen zwiſchen den Säulen hin-

durch auf die mit Schwänen und Fahrzeugen belebte Kleine Alſter, auf die ſchöne geſchwungene Treppe und auf das ſtattliche Rat-



Alſterarkaden.

haus. Nach den Bogengängen hat der Weg den Namen „Arkaden“ erhalten.

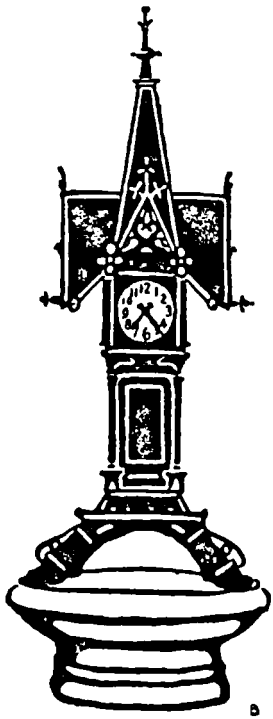
Alter Jungfernſtieg.

Die Alſterarkaden führen nach dem Alten Jungfernſtieg. Dieſe breite Straße war urſprünglich ein ſchmaler Damm, der durch den Alſterfluß geſchüttet wurde, um ihn zu Mühlzwecken aufzuſtauen.

Er hieß der Reesendamm, nicht nach dem Müller Rese, der die Wassermühle später pachtete, sondern nach dem Worte „reesen", das soviel bedeutet wie „aufstauen". Binnen- und Außenalster, die durch diese Aufstauung um das Jahr 1245 entstanden, sind also ursprünglich nichts weiter als ein großer Mühlenteich. Vorher hatte sich der Alsterfluß durch sumpfige Wiesen geschlängelt, etwa so, wie noch jetzt oberhalb Fuhlsbüttels und Poppenbüttels. Der Reesendamm führte nicht nur durch den Alsterfluß selbst, sondern auch durch die sumpfigen Wiesen. Er war durch drei Tore geschützt, das innere, mittlere und äußere Dammtor, die ungefähr dort lagen, wo jetzt die Alsterarkaden, der Neuewall und der Neue Jungfernstieg abgehen. Neben dem äußeren Tore lag ein großer Turm, welcher der blaue Turm oder der „Isern Hinnerk" hieß und nach dem der Gänsemarkt ursprünglich der „Markt bei dem Isern Hinnerk" genannt wurde. — Als nun im Beginn des Dreißigjährigen Krieges die Festungswerke weiter hinausgeschoben wurden, verlegte man das Dammtor in die Gegend des heutigen Botanischen Gartens. Der Reesendamm aber wurde verbreitert, mit Bäumen bepflanzt, mit einer Reihe schöner Häuser bebaut und so allmählich der beliebteste Spazierweg der Hamburger, besonders der jungen Mädchen oder Jungfern. Man nannte den Reesendamm daher im Scherz wohl den Jungfernstieg, bis sich dieser Name so einbürgerte, daß er den alten verdrängte. Den Namen Reesen-

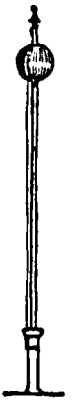
Isern Hinnerk.

damm trägt jetzt die neu aufgeschüttete Straße an der Kleinen Alster und die Brücke, wo einst die Mühlen gestanden haben. Die Reesendammsbrücke zeigt in ihrem verlängerten Gitter als Verzierung den Alsterschwan. Vom Alten Jungfernstieg zweigen außer den Alsterarkaden noch zwei Straßen ab, der Neuewall und die Großen Bleichen. Dem Neuenwall gegenüber liegt ein runder, erhöhter und weit in die Binnenalster vorspringender Platz, der wie ein Festungswerk von Steinmauern umgeben ist. Die beiden Säulen am Eingange zu diesem „Rondeel" stellen in zierlichen Gruppen Tiere dar, wie sie, einmal friedlich, das andere Mal im Kampfe miteinander leben. Auf der einen Säule sehen wir spielende Eichhörnchen, Häschen, Eidechsen, Igel, Vögel, die ihre Jungen füttern; auf der anderen eine Ente, die, ihr Junges auf dem Rücken, sich gegen einen Marder verteidigt, Ottern, die einander einen Fisch streitig machen, Hunde, die sich ineinander verbeißen, und einen Raben im Kampfe mit einer Schlange. — In der Mitte des runden Platzes befindet sich ein Teppichbeet, und ringsum stehen Bänke. Man hat von hier aus eine schöne Aussicht, nach der einen Seite über die Kleine Alster hinweg nach dem Rathause, nach der anderen Seite über die Binnenalster und unter der Lombardsbrücke hindurch sogar noch auf die Außenalster. Zwischen dem Neuenwall und den Großen Bleichen geht es auf breiten Treppen hinab nach den Landungsanlagen für die Alsterdampfboote. Ein schlankes eisernes Türmchen mit einer weithin sichtbaren Uhr steht am Eingange zu den Landungsbrücken. Es war ehemals als Orientierungssäule gedacht und enthielt Angaben über die Abfahrt

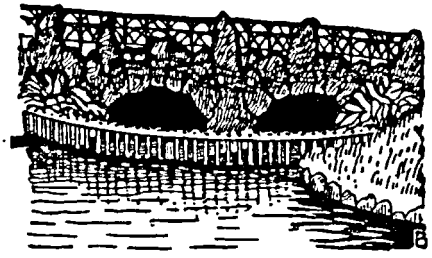


Uhrtürmchen.

der Dampfer, über die Höhen der Hamburger Türme und anderer Bauwerke, eine Karte der Alsterbecken mit den eingezeichneten Dampferlinien u. a. Auf dem Rande des Sockels weisen noch Pfeile nach verschiedenen Richtungen hin und deuten an, wo London, Haparanda, St. Petersburg, Berlin und andere Orte liegen. Die Landungsanlagen sind bogenförmig gestaltet, damit die Dampfer bequem anlegen und abfahren können. Große, an Stangen auf und ab bewegbare Bälle in verschiedener Färbung geben an, ob die Dampfer noch an der Landungsbrücke liegen oder schon abgefahren sind. Bei der Ankunft des Dampfers wird der betreffende Ball hochgezogen, bei seiner Abfahrt heruntergelassen. Wenn wir nach der rechten Seite hingehen, kommen wir an die Stelle, wo sich der unterirdische Zufluß der Binnenalster zur ehemaligen Stadtwassermühle befindet.



Abfahrtsignal.

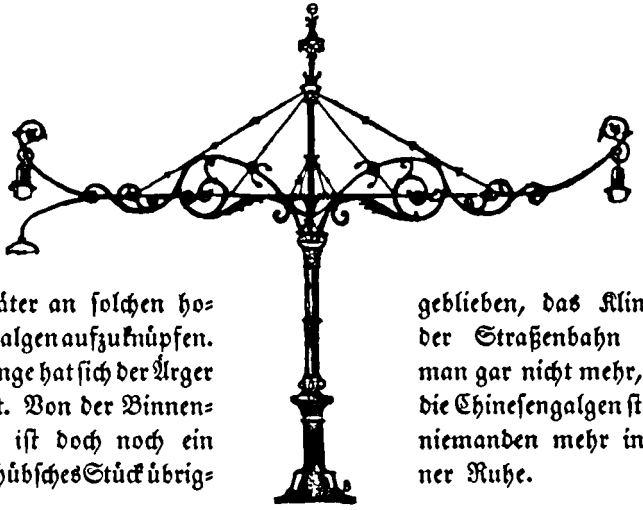


Wasserabfluß der Binnenalster.

Zwei Tunneltore öffnen sich hier, und ein runder Rost aus dicken eisernen Stangen verhindert, daß etwa Schwäne hindurchschwimmen oder Leichen von Menschen oder Tieren hindurchtreiben können. Die wenigsten Hamburger wissen, daß unter dem Alten Jungfernstieg und seinen Häusern hindurch ein Abfluß der Binnenalster in das Bleichenfleet führt. Den Großen Bleichen gegenüber liegt der Alsterpavillon, ein vornehmes Kaffeehaus. Im Sommer sitzen die Leute in bequemen Korbsesseln und an kleinen Tischen vor dem Alsterpavillon. Zwischen den Stühlen stehen in großen Kübeln abwechselnd Palmen und kugelige Lorbeerbäume. Den ersten Alsterpavillon ließ ein französischer Flüchtling, ein Refugié, im Jahre 1799 erbauen; seitdem ist er mehrfach umgebaut, bezüglich neu erbaut worden. An schönen Tagen wogt es von Spaziergängern vor dem Alsterpavillon; zwischen ihnen trippelten früher behende Tauben umher,

welche die Körner und Krumen aufpickten, die man ihnen zuwarf. Gegenüber am Alten Jungfernſtieg reiht ſich ein gewaltiges Haus an das andere, und in glänzenden Läden liegen dort alle erdenklichen ſchönen und koſtbaren Sachen aus. Unter den Baulichkeiten fallen durch ihre Schönheit und Größe beſonders auf: das Warenhaus von Tietz, das bis zur Poſtſtraße durchgeht — einſt befand ſich hier Scholviens Paſſage —, das Gebäude der Dresdner Bank und der Hamburger Hof an der Ecke der Großen Bleichen. Die ganze ſtattliche Häuſerreihe des Alten Jungfernſtiegs ging am 6. Mai 1842 in Flammen auf. Viele Leute waren mit ihren Betten, Mobilien und anderen Sachen hierher geflohen, weil ſie ſich da vor dem Feuer ſicher glaubten, mußten aber ihre brennende Habe im Stich laſſen oder ins Waſſer werfen und ſchleunigſt fliehen. Die Bäume brannten lichterloh, ja, ſogar die Schuten und andere Fahrzeuge in der Alſter brannten, ſo daß die Leute darin ſich durch Schwimmen retten mußten. Für den Alten Jungfernſtieg war dieſer 6. Mai wohl der traurigſte Tag, als alle ſeine Pracht in Trümmer ſank. Aber auch viele fröhlichen Tage hat er geſehen, vorher und nachher. Der fröhlichſte war vielleicht der 18. März 1813, als die Ruſſen unter des Oberſten Tettenborn Führung bei Glockengeläute in die von den Franzoſen befreite Stadt einzogen und hier auf dem Jungfernſtieg ſich lagerten. Ein bekanntes Bild des Hamburger Malers Suhr zeigt ſie uns in ihrer ſeltſamen Kleidung und Bewaffnung. Ja, hier auf dem Jungfernſtieg und auf dem Gänſemarkt wurden die Ruſſen ſogar an Tiſchen bewirtet. Überall aber waren ſie von den Hamburgern umlagert, die in ihrer Herzensfreude gar nicht wußten, was ſie den ſeltſamen Gäſten alles zuliebe tun wollten. Nach dem großen Brande entſtanden am Alten Jungfernſtieg Notwohnungen. Eine Reihe niedriger, ſchnell errichteter Buden nahm ſich ſonderbar aus neben den Trümmern der abgebrannten Häuſer. Und dann erſtand die Reihe hoher Gebäude, wie wir ſie kennen. Eine große Veränderung iſt mit dem Alten Jungfernſtieg im Jahre 1899 vorgegangen. Der zunehmende Verkehr

machte eine Verbreiterung der Straße nötig. Oh, wie ſchalten die Hamburger, als ein 17 m breiter Streifen der Binnenalſter zugeſchüttet wurde! — der Jungfernſtieg wurde von 30 m auf 47 m verbreitert. Bald bliebe gar nichts von der Binnenalſter übrig, meinten viele. Und wie böſe wurden ſie, als es hieß, die Straßenbahn ſolle durch den Jungfernſtieg geführt werden, da die engen Straßen der Stadt entlaſtet werden müßten. „Dieſe ſchöne Straße und die alte dumme Klingelbahn!" Als nun aber gar große eiſerne Maſten zum Anbringen der Drähte und der Bogenlampen errichtet wurden, da platzte der Ärger der Hamburger los. „Chineſengalgen" nannte man dieſe abſcheulichen Dinger; es war nämlich gerade die Zeit, als deutſche Truppen vereint mit engliſchen, franzöſiſchen, amerikaniſchen und anderen den Boxeraufſtand in China bekämpften, und in dieſem Lande war man nicht faul damit, die Übeltäter an ſolchen hohen Galgen aufzuknüpfen. — Lange hat ſich der Ärger gelegt. Von der Binnenalſter iſt doch noch ein ganz hübſches Stück übriggeblieben, das Klingeln der Straßenbahn hört man gar nicht mehr, und die Chineſengalgen ſtören niemanden mehr in ſeiner Ruhe.



Chineſengalgen.

Vom Alten Jungfernſtieg nach der Eſplanade.

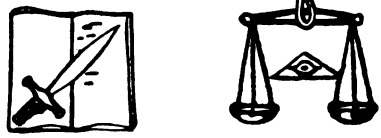
Auf dreifachem Wege können wir vom Alten Jungfernſtieg nach der Eſplanade kommen: über den Neuen Jungfernſtieg, durch die

Colonnaden und über den Gänſemarkt. Am Neuen Jungfernſtieg ſtehen wie an den anderen Seiten der Binnenalſter hohe ſchöne Häuſer, darunter einige Hotels. Am Hotel „zu den vier Jahreszeiten" ſind reizende Kinderfiguren am Balkon dargeſtellt. Der Frühling tanzt, der Sommer trägt Blumen, der Herbſt Früchte, und der Winter läuft Schlittſchuh.

Der weiteſte Weg zur Eſplanade führt über den Gänſemarkt. In der Mitte dieſes dreieckigen Platzes ſteht das Denkmal des Dichters Leſſing, der am alten Opernhof wirkte. Er weilte von 1767 bis 1770 in Hamburg und ſchrieb über die aufgeführten Theaterſtücke Berichte, die in dem Buche „Hamburgiſche Dramaturgie" vereinigt ſind. Der hervorragendſte Schauſpieler jener Zeit, Ekhof, iſt an dem Sockel des Denkmals im Medaillonbild dargeſtellt, ebenſo der Gelehrte Reimarus. Eine hinterlaſſene religiöſe Schrift dieſes Mannes, „Die Fragmente eines Ungenannten", veröffentlichte Leſſing und geriet dadurch in einen erbitterten literariſchen Streit mit Melchior Goeze, dem Hauptpaſtor zu St. Katharinen. Masken am Sockel deuten an, daß Leſſing ein Dramatiker war, und eine Schriftrolle enthält die Titel der Hauptwerke Leſſings: „Emilia Galotti", „Nathan" u. a. Der Dichter iſt ſitzend dargeſtellt. Er ſchaut dorthin, wo einſt der Opernhof ſtand. Das Denkmal iſt im Jahre 1881 zur hundertjährigen Gedenkfeier ſeines Todes errichtet worden; der Künſtler iſt der Bildhauer Schaper. — An der einen Ecke des Gänſemarkts mündet der Alte Jungfernſtieg, an der zweiten die Abc-Straße, die dieſen Namen deshalb bekommen hat, weil ihre Häuſer einſt mit den Buchſtaben A, B, C uſw. ſtatt mit Nummern bezeichnet waren. An der dritten Ecke gehen zwei Straßen ab, der Valentinskamp, ein alter Feldweg, wie der Name ſagt, und die Dammtorſtraße. Der Valentinskamp führt nach der Muſikhalle am Holſtenplatz, die Dammtorſtraße am Stadttheater vorüber nach dem Dammtor. Das Stadttheater iſt auf allen Seiten frei. Bei Feuersgefahr können die Beſucher durch Nottüren ſchnell ins Freie kommen. Damit in einem ſolchen Falle auch die Leute in den oberen Stockwerken

herauskommen können, sind an zwei Seiten außen am Gebäude eiserne Nottreppen angebracht. Die Vorderseite hat man mit Säulen und mit einem Giebelfelde geschmückt, auf dem der Gott der Künste, Apoll, eine Leier in der Hand, inmitten der neun Musen dargestellt ist. Die neun Musen sind die griechischen Göttinnen der verschiedenen Künste, z. B. der Kunst des Gesanges, des Flötenspiels, des Tanzes, des Lustspiels, des Trauerspiels usw. Nach einer dieser neun Musen, der Muse des Lustspiels, Thalia, ist ein anderes Theater benannt worden, das Thalia-Theater auf dem Pferdemarkt an der anderen Seite der Binnenalster. Unser Stadttheater ist in jeder Beziehung veraltet und durch andere Theaterbauten in unserer Stadt und vor allem in anderen Großstädten weit überholt. Es hätte auch gewiß schon einem Neubau an derselben Stelle oder, wie es vorgesehen war, auf der Gänseweide, Platz gemacht, wenn nicht der unselige Krieg diese Pläne durchkreuzt hätte. Im Hamburger Stadttheater werden fast nur noch Opern aufgeführt, im Altonaer Stadttheater außerdem auch Trauerspiele, Schauspiele und Lustspiele. Das Deutsche Schauspielhaus an der Kirchenallee pflegt besonders, wie sein Name sagt, das klassische Schauspiel, Trauerspiele und Lustspiele eingeschlossen. Das Thalia-Theater ist vor allem Lustspielbühne und wendet sich in neuerer Zeit besonders auch dem niederdeutschen Volksstück zu. Die modernen, freieren Dramen finden in der kürzlich eröffneten Bühne „Kammerspiele" in St. Georg am Besenbinderhof Pflege. In St. Pauli finden sich Theater verschiedener Gattungen. Die Volksoper tritt kürzlich in der Aufführung klassischer und moderner Opern mit dem Hamburger Stadttheater in Wettbewerb; das Operettentheater und das Carl Schultze-Theater führen die leichtere Gattung der Oper, die Operette, auf, und im Ernst Drucker-Theater hat das meistens ziemlich derbe Hamburger Volksstück eine vielbesuchte Stätte gefunden. — Dem Bühneneingange des Stadttheaters gegenüber liegen in der Großen Theaterstraße drei Häuser, die mit den Relief-Köpfen berühmter Hamburger geschmückt sind, das Büsch-Institut, das Petersen-Haus und das

Sieveking-Haus. In dem erſteren befindet ſich eine höhere Handels-Lehranſtalt des Vereins für Handlungs-Kommis von 1858, Büſch zu Ehren benannt. Am nächſten Hauſe ſteht unter dem Bilde die Inſchrift: „Bürgermeiſter Peterſen, geboren 1809, lebte und wirkte zum Segen der Vaterſtadt an dieſer Stätte von 1876 bis 1892. Seinem Andenken widmeten dieſe Tafel dankbare Mitbürger 1893.“ Hier alſo lebte und ſtarb der berühmte Bürgermeiſter, von dem wir bald Genaueres hören werden. Gar manche Morgenmuſik hat man ihm als präſidierendem Bürgermeiſter hier gebracht, wie es früher z. B. am Neujahrsmorgen Sitte war. In dem dritten Hauſe wohnte der Gerichtspräſident Friedrich Sieveking, einſt der höchſte Gerichts- oder Juſtizbeamte Hamburgs, dem zu Ehren der große Platz zwiſchen den Gerichtsgebäuden beim Holſtentor Sieveking-Platz benannt worden iſt. Unter ſeinem Bilde befinden ſich eigentümliche, in Stein gehauene Bilder: ein aufgeſchlagenes Buch und eine Wage ſowie ein Dreieck mit einem Auge. Dieſe Bilder beziehen ſich auf das Gerichtsweſen. Das aufgeſchlagene Buch iſt das Geſetzbuch. Der Dolch bezeichnet, daß das Verbrechen ſtreng beſtraft, die Wage, daß gerecht gewogen werden ſoll, ob der Angeklagte ſchuldig oder unſchuldig iſt, und das vom Dreieck eingeſchloſſene Auge iſt das Auge Gottes, das über dem Gericht wacht. Unter der Tafel mit dem Namen Sievekings ſind ferner das Familienwappen und das Hamburger Wappen angebracht.



Bilder am Sieveking-Haus.

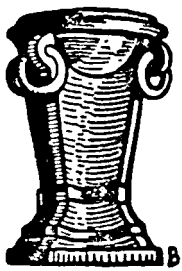
Das Kaiſer Wilhelm-Denkmal.

In der Verlängerung des Alſterdamms führt eine kurze Straße, der Plan, auf das Kaiſer Wilhelm-Denkmal zu. Über die Schienen der Straßenbahn gehen wir einige Stufen zum Denkmal empor. Das Pflaſter iſt mit Moſaikſteinen ausgelegt. An der Rückſeite des Denkmals ſteht: „Errichtet 1903.“ Kaiſer Wilhelm I. ſitzt hoch

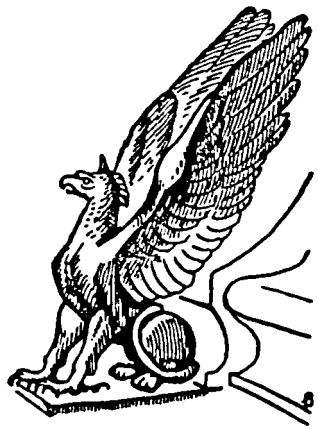
zu Roß, ſo wie er wohl oft bei Paraden die Truppen beſichtigt hat. An der Vorderſeite des Denkmals befindet ſich auf einem Schilde das Wappen des Deutſchen Reiches, der Adler, darüber die Kaiſerkrone, hinter der ein Palmenwedel herausſchaut, das Zeichen des Friedens. Hinter dem Schilde liegen überkreuz ein Schwert und ein Lorbeerzweig, die Zeichen von Krieg und Sieg. An den beiden Seiten des Sockels befinden ſich Figuren. Rechts reichen Nord- und Süddeutſchland einander die Hände. Hinter der Frauengeſtalt, die Süddeutſchland darſtellt, ſehen wir hohe Berge und Tannen, hinter der anderen Frauengeſtalt Eichengebüſch und das Meer mit einem Segelſchiff. Zwiſchen beiden hält eine Frau die deutſche Flagge, zum Zeichen, daß ganz Deutſchland einig iſt „vom Fels zum Meer". Auf der anderen Seite iſt der Seehandel dargeſtellt. Eine Frau mit dem Flügelſtab in der Hand und Flügeln am Kopfe ſitzt in einem Muſchelſchiff, das von Seepferden gezogen wird. Ein Knabe reitet auf einem Delphin; Möwen fliegen über das Waſſer. — Vier Lampen- und zwei Flaggenmaſten zieren das Denkmal. Dieſe ſechs Maſten ſind mit den Blättern verſchiedener deutſcher Bäume geſchmückt, nämlich je mit den Blättern der Eiche, Eſche, Tanne, Kiefer, Linde und des Ahorns. Die Lampenmaſten haben als weiteren Schmuck Bilder von Waſſertieren: Muſcheln, Fiſche, Seeſterne u. a. Der Maſt der Hamburger Flagge zeigt das Wappen Hamburgs, von Löwen gehalten. Darunter iſt eine Frauengeſtalt, welche die Elbe darſtellen ſoll, und an der Seite eine In-

Schild am Kaiſer Wilhelm-Denkmal.

dianerin mit allerlei Waren; ſie ſoll bezeichnen, daß Hamburg beſonders mit Amerika in Handelsbeziehung ſteht. An der Hinterſeite zeigen Knaben auf eine Karte von den neuen Hafenanlagen. Auf dem Knopfe des Maſtes ſehen wir ein Segelſchiff. Der Maſt der deutſchen Flagge zeigt das deutſche Wappen, das ein Jüngling hält. Auf der einen Seite ſtößt der Krieg, ein Jüngling zu Pferde, ſein Schwert in die Scheide; auf der anderen Seite reitet der Friede, ein Jüngling mit der Palme, über eine blühende Wieſe. Der Knopf des deutſchen Maſtes trägt ein Kriegsſchiff. Zwiſchen den Flaggen und den hinteren Lampenmaſten ziehen ſich halbkreisförmige Ruhebänke hin, die auf der Lehne Flammenurnen tragen und durch Greife in mehrere Teile geteilt ſind. Die Rückwände der Bänke ſind mit zwei Reliefs geſchmückt, das ſind Bildtafeln mit hervortretenden Figuren. Das eine Relief ſtellt dar, wie König Wilhelm am 18. Januar 1871 in Verſailles zum deutſchen Kaiſer ausgerufen wird, das andere, wie die Sechsundſiebziger in Hamburg einziehen. Auf dem Rathausmarkte ſtand damals noch nicht das Rathaus. Wir ſehen im Hintergrunde die Börſe, mit vielen Fahnen und Girlanden geſchmückt. Auf Tribünen ſitzen Zuſchauer. Vorne werden heimkehrende Krieger von ihren Frauen und Kindern begrüßt. Auch ein Kaiſerdenkmal ſehen wir; es iſt natürlich nicht das jetzige, ſondern ein Gipsdenkmal, das ſpäter wieder abgebrochen wurde. — Vor den Bänken ſtehen vier Bronzegruppen in Überlebensgröße. Sie ſollen zeigen, welche neuen Geſetze und Einrichtungen die Regierungszeit Kaiſer Wilhelms I. dem deutſchen

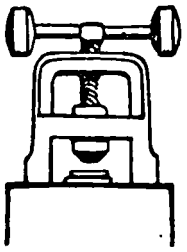


Flammenurne.



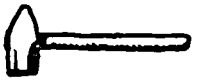
Greif.

Volke gebracht haben. Da ist zunächst links eine Frau, die das Reichszepter in der einen Hand und in der andern ein Buch hält, auf dessen Deckel der deutsche Reichsadler prangt. Eine jugendliche Richterin mit einer Wage in der Hand spricht Recht aus dem neuen Gesetzbuche, und ein Knabe packt die alten ungültigen Gesetzbücher zusammen. Weiter rechts sitzt der Münzmeister, der sich auf die Münzpresse lehnt. Er zeigt einem jungen Mädchen die neuen Münzen; ein Knabe mißt seinen Fuß mit dem neu eingeführten Metermaß. Die dritte Gruppe stellt dar, daß Kaiser Wilhelm für die Invaliden und Alten gesorgt hat. Er hat das Invaliditäts- und Altersversorgungs-Gesetz eingeführt. Eine Frau fordert von einem jugendlichen Arbeiter den Beitrag; er trägt einen Hammer und steckt das Geld in eine Büchse. Mit der andern Hand stützt sie einen alten Mann, der aus einer Schale trinkt. Die letzte Gruppe stellt die Post und das Telephon dar. Ein Jüngling mit Flügeln im Haar und einer Brieftasche in der Hand läßt sich von einem Mädchen auf dem Globus zeigen, wohin der Brief geschickt werden soll, den sie ihm gibt. Zwei Knaben rufen einander durch das Telephon etwas Lustiges zu. Die Figuren des Denkmals bestehen aus Bronze, die Sockel und Bänke aus Sandstein und Marmor. Das Denkmal ist ein Werk desselben Professors Schilling, der auch das Kriegerdenkmal geschaffen hat. Es leidet noch mehr als dieses an Überladung, vor allem durch allegorische Figuren, die erst einer Erklärung bedürfen.



Münzpresse.

Reichszepter.



Hammer.

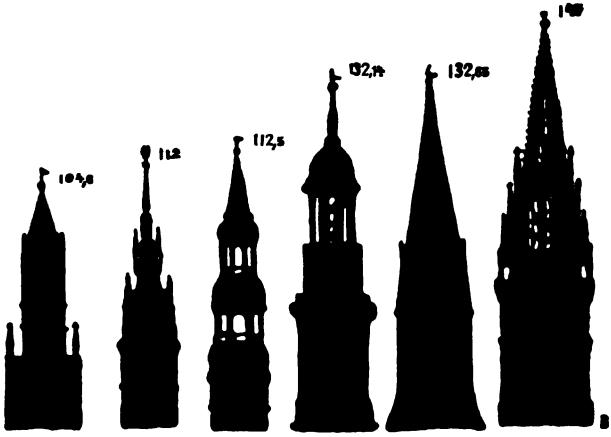
Sparbüchse.

Das Rathaus.

Die Vorderſeite des Rathauſes.

Vom Kaiſer Wilhelm-Denkmal haben wir einen herrlichen Blick auf das Rathaus. In der Mitte erhebt ſich der ſchlanke Turm bis zu der ſtattlichen Höhe von 112 m. Die Türme der fünf Hauptkirchen weiſen folgende Höhen auf: St. Jakobi 104,6 m, St. Katharinen 112,5 m, St. Petri 132,65 m, St. Michaelis 132,14 m, und St. Nikolai 147 m. Es gibt in Deutſchland nur zwei Türme, die noch höher ſind: der Turm des Kölner Doms mit 156 m und der des Ulmer Münſters mit 162 m. Der Rathausturm trägt auf ſeiner Spitze den Reichsadler, als Zeichen, daß Hamburg treu zum Deutſchen Reiche hält. Weiter unten am Turm prangt groß das Hamburger Wappen. Darüber befindet ſich ein kleiner Balkon, auf dem bei feierlichen Gelegenheiten die Fahne

ausgeſteckt wird. Über dem Balkon iſt ein goldenes Medaillonbild angebracht, das man leider von unten aus nicht deutlich erkennen kann. Es ſtellt das brennende Hamburg dar. Die Zahlen 1842. 6. Mai 1892. geben an, wann das alte Rathaus an der Troſtbrücke abgebrannt iſt und wann das neue Rathaus gerichtet worden iſt. Über dem Bilde ſchwebt ein Vogel, der ſich aus den Flammen erhebt. Es iſt der Vogel Phönix, der ſich der Sage nach ſelbſt verbrennt und dann ſchön und jung wieder aus der Aſche emporſteigt. So iſt einſt auch Hamburg verjüngt und ſchöner aus den Trümmern hervorgegangen. Über dem Medaillonbild iſt eine große Uhr angebracht. Unter dem Hamburger Wappen befindet ſich ein vertiefter Balkon, die ſogenannte Loggia oder Turmlaube, darin auf Goldgrund ein Moſaikbild der Göttin Hammonia und zu beiden Seiten, in ſitzenden Frauengeſtalten verkörpert, die vier Bürgertugenden der Tapferkeit, Frömmigkeit, Eintracht und Klugheit. Der lateiniſche Spruch Libertatem quam peperere majores digne studeat servare posteritas, der einſtmals am Deichtor und noch früher am älteſten Millerntor geſtanden hat, heißt in deutſcher Überſetzung: „Die Freiheit, die die Väter erworben, würdig zu bewahren, bemühe ſich die Nachwelt!“ Neben der Turmlaube ſtehen zwiſchen Säulen die Standbilder der beiden Kaiſer, denen Hamburg am meiſten zu danken hat. Links ſteht Karl der Große, der Gründer der Hamma-



Höhe der Türme.

burg; er trägt ein Modell der älteſten, von ihm gegründeten Kirche, der Marienkirche, auf dem Arme. Rechts ſteht Friedrich Barbaroſſa, der Hamburg den Freibrief gab; in der einen Hand hält er dieſen Freibrief, eine Pergamentrolle mit einem daranhängenden Siegel.

Freibrief.

Die Urſchrift dieſes Briefes wird im Untererdgeſchoß des Rathauſes in der ſogenannten Treſe aufbewahrt, einer Schatzkammer, die noch andere wichtige Urkunden aus alter Zeit birgt. Die beiden rechts und links an den Turm ſich anſchließenden langgeſtreckten Gebäude nennt man die beiden Flügel des Rathauſes. Der rechte Flügel, der bis an den Altenwall reicht, heißt der Senatsflügel, da ſich in ihm die Sitzungsſäle des Senats befinden. Der linke Flügel bis zur großen Johannisſtraße iſt der Bürgerſchaftsflügel mit den Sälen und Räumen der Bürgerſchaft. Im erſten Stock zieht ſich vor dieſen Sälen zu beiden Seiten des Turmes ein langer Balkon hin, und zwiſchen den Fenſtern ſtehen auf Sockeln an jeder Seite noch je neun Kaiſerſtandbilder aus Bronze; im ganzen iſt alſo das Rathaus mit 20 Kaiſerſtatuen geſchmückt. Man iſt hierin dem Beiſpiele des alten Rathauſes gefolgt, das auch an ſeiner Vorderſeite oder Faſſade eine Reihe von Kaiſerſtandbildern aufwies, die aber aus Stein ausgeführt waren. Einige werden noch im Altertumsmuſeum aufbewahrt. — Karl dem Großen zunächſt ſteht ſein Sohn Ludwig der Fromme und Barbaroſſa zunächſt deſſen Sohn Heinrich VI. Am äußerſten linken Flügel iſt das Standbild Lothars von Sachſen angebracht, der die Schauenburger nach Holſtein berief, und ſo ſteht jeder der dargeſtellten Kaiſer in irgendeiner Beziehung zu Hamburgs Geſchicken. Auch auf dem Rathausdache prangen Bronzefiguren; ſie ſtellen die Heiligen dar, nach welchen unſere älteren Kirchen und die ehemaligen Klöſter benannt worden ſind. Auf dem rechten Rathausflügel ſehen wir Sankt Michael, der ſein Schwert hoch emporſchwingt und den Teufel zu Boden tritt, auf dem linken Flügel Sankt Katharina mit dem Palmzweig und dem Rad. Sie war eine Märtyrin und

soll den Tod des Räderns erlitten haben. Wenn wir um das Rathaus herumgehen, sehen wir auf anderen Dachvorsprüngen den heiligen Nikolaus mit dem Bischofsstab, den heiligen Jakob mit dem Wanderstab, den heiligen Petrus mit dem Himmelsschlüssel, den heiligen Georg, der den Drachen tötet u. a. — Bei genauerer Betrachtung entdecken wir noch anderen Schmuck am Rathause, z. B. die Wappen und Namen berühmter Hamburger Familien. Einige dieser Wappen können wir leicht verstehen; es sind sogenannte redende Wappen. Die Familie Möhring hat z. B. einen Mohrenkopf im Wappen, die Familie Schlüter einen Schlüssel, die Familie Mönckeberg einen Mönch, der an einem Berge kniet und betet, die Familie Petersen einen Felsen mit einem Stern darüber. Peter — Petrus — heißt der Fels. Der Stern ist irrtümlich hineingebracht; an seiner Stelle befand sich ursprünglich das Hanseatenkreuz, das der Familie verliehen worden ist, weil einzelne ihrer Mitglieder sich um das Wohl der Stadt verdient gemacht haben. Über den Fenstern sind die Wappen der wichtigsten ehemaligen Hansestädte und darüber allerlei zum Teil lustige Figuren angebracht, welche die verschiedenen Handwerke und Gewerbe veranschaulichen. Da ist der Zimmermann mit der Säge, der Steuermann mit dem Steuerrade, der Bäcker mit der Torte usw. — Leider ist unser schönes Rathaus bei einem Aufstande am 25. Juni 1919 durch Schüsse auf das ärgste beschädigt worden. Die Vorderseite ist bis zum Turme hinauf mit hellen, runden Flecken bedeckt, die durch die Verletzung der Sandsteinbedeckung entstanden sind; auch sind einige der schmückenden Figuren verstümmelt worden.

Petersen-Wappen.

Das Innere des Rathauses.

Wir wollen nun auch das Innere des Rathauses kennenlernen. Über dem Portal steht „Gott mit uns!" Eine schöne schmiede-

eiſerne Tür mit allerlei Blumen und anderen Verzierungen führt in einen kleinen Vorraum. Über einer zweiten Tür leſen wir, wann der Grundſtein gelegt und das Rathaus eröffnet worden iſt. Nun befinden wir uns auf der geräumigen Rathausdiele. Über der Tür, durch welche wir eingetreten ſind, prangt eine kunſtvolle Uhr; Eule und Hahn zu beiden Seiten veranſchaulichen Nacht und Tag. Über der Uhr ſind zwei Glocken angebracht; auf der unteren, größeren ſchlägt der Tod die vollen Stunden, auf der oberen kleineren ein Kind auf Mutterarm die Viertelſtunden. Die Decke iſt durch 16 dicke Sandſteinſäulen geſtützt, welche mit je drei Medaillonbildern berühmter Hamburger Männer und Frauen verziert ſind. Wir treffen hier alte Bekannte: Büſch, Sonnin, Mettlerkamp, Jungius, Leſſing u. a. Da an den Säulen nicht mehr Platz war, hat man die Bilder einiger jüngſt Verſtorbener an der Hinterwand angebracht. Dort ſehen wir Alfred Lichtwark, den Direktor der Kunſthalle, Juſtus Brinckmann, den Begründer des Gewerbemuſeums, Andreas Meyer, den verdienten Oberingenieur, und Eliſe Averdieck, eine fromme, wohltätige Dame, die ſich als Oberſchweſter im Krankendienſt ausgezeichnet hat. Den Kindern iſt ſie als Verfaſſerin hübſcher Geſchichten bekannt; in „Roland und Eliſabeth“ erzählt ſie z. B. von dem ſchrecklichen großen Brande. Eliſe Averdieck iſt faſt 100 Jahre alt geworden. Ihren Namen trägt eine Straße in Borgfelde in der Nähe des Krankenhauſes Bethesda, deſſen Mitbegründerin ſie geweſen iſt. — Die ſieben Glasfenſter an der Rückwand der Rathausdiele zeigen in bunten Bildern die aſtronomiſchen Zeichen der Geſtirne, nach denen die ſieben Wochentage benannt worden ſind, und darüber die betreffenden römiſchen Gottheiten. Da die deutſchen Namen der Wochentage dieſe Beziehungen nur zum Teil wiedergeben, kann man die engliſchen und franzöſiſchen zu Rate ziehen: Sonne, ☉ Sonntag (Apoll) — Mond, ☾ Mon(d)tag, lundi (Luna) — Mars, ♂ Dienstag, Ziu, mardi — Merkur, ☿ Mittwoch, mercredi — Jupiter, ♃ Donnerstag, Donar, Thor, thursday, jeudi — Venus, ♀ Freitag, Freia, friday, vendredi — und Saturn

ħ Sonnabend, saturday. — Zu beiden Seiten der Rathausdiele führt je eine Treppe hinauf, zur rechten nach den Räumen des Senats und zur linken nach denjenigen der Bürgerſchaft. Hier kann man auch auf einer Treppe nach dem Ratsweinkeller hinabſteigen. Der Senat hieß in alten Zeiten der Rat, und die Senatoren wurden die Ratsherren genannt. Sie trugen bei feierlichen Gelegenheiten die ſpaniſche Tracht: einen ſeidenen Mantel mit vielen Falten und Spitzen, ferner Kniehoſen, Schnallenſchuhe, einen Degen, die Radkrauſe um den Hals, wie die Paſtoren, und ein Samtbarett mit Federn. Wir ſehen dieſe Tracht an mehreren Denkmälern: an dem Relief am Kaiſer-Denkmal, am Denkmal des Bürgermeiſters Peterſen am Neuenwall, beim Kirchenpauer-Denkmal bei der Gewerbeſchule und bei dem Burchard-Denkmal an der Großen Michaeliskirche. Der Senat beſteht aus 18 Mitgliedern, von denen zwei den Titel „Bürgermeiſter" führen. Einer von ihnen iſt der präſidierende Bürgermeiſter; im Scherze nennt man ihn wohl den König von Hamburg. In alter Zeit erließ der Rat allein die Geſetze, und die Bürger hatten zu gehorchen. Dieſe wollten aber auch mitberaten dürfen; darüber gab es ernſte Streitigkeiten, bis die Bürger ihre Forderung durchſetzten. Jetzt haben die Geſetze erſt Gültigkeit, wenn Senat und Bürgerſchaft übereinſtimmen. Die Bürgerſchaft hält ihre Beratungen im Bürgerſchaftsſaale. Man kann am Mittwochabend oft die bunten Fenſter an der Johannisſtraße hell erleuchtet ſehen. Die beiden ſeitlichen großen Fenſterbilder ſtellen dar: die Erteilung des Freibriefes durch Kaiſer Barbaroſſa und die Einführung der Reformation durch Bugenhagen, das mittlere Hamburgs Schutzgöttin Hammonia. Auch im Ratsweinkeller ſind bunte Fenſter, auf denen die hamburgiſchen Seehelden Simon von Utrecht, Ditmar Koel und Karpfanger dargeſtellt ſind, von denen wir ſpäter hören werden. Am Eingange zum Ratskeller ſteht das Bacchus-Standbild, das aus dem großen Brande gerettet worden iſt. — Zwiſchen den Räumen des Senats und der Bürgerſchaft liegen im erſten Stock herrliche Säle und Zimmer, an der Nordſeite von links nach rechts: der Bürgerſaal, der Kaiſerſaal, der

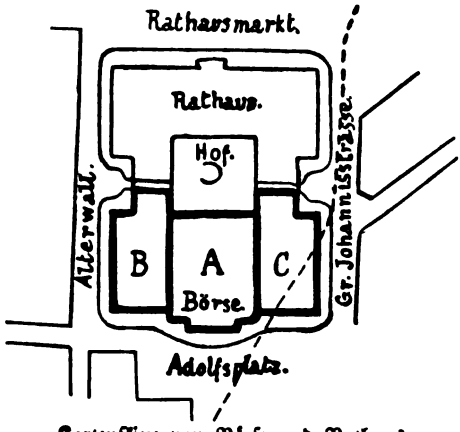
Turmſaal, der Bürgermeiſterſaal, das Waiſenzimmer, der Phönixſaal und das Bürgermeiſter-Amtszimmer. Alle dieſe Räume ſind auf das herrlichſte geſchmückt mit Bildern, Büſten, Uhren und anderen Kunſtgegenſtänden, die größtenteils Geſchenke hamburgiſcher Gemeinden, Gewerkſchaften uſw. ſind. So iſt z. B. das Waiſenzimmer mit prachtvollen Kerbſchnittornamenten verziert, die von Waiſenkindern verfertigt worden ſind. Hinter dieſen Räumen liegt in der Mitte der Hauptſaal, deſſen Wände eine fortlaufende Reihe von Koloſſalgemälden bedecken, von der Hand des Berliner Malers Profeſſor Hugo Vogel. Dieſe fünf Meter hohen Bilder, durch die ſich die Elbe als einigendes Band hindurchzieht, ſtellen dar: die Urlandſchaft, das vorgeſchichtliche Zeitalter, die Anfänge der chriſtlichen Kultur, den alten und den neuen Hamburger Hafen. Die eine Schmalſeite des Saales iſt von einer Empore überkrönt, auf der eine Muſikkapelle oder ein Sängerchor Aufſtellung finden kann.

Rathaushof und Börſe.

Von der Rathausdiele begeben wir uns durch den hinteren Ausgang auf den Rathaus- oder Ehrenhof. Den letzteren Namen führt er, weil hier früher die Senatsmitglieder und ihre Gäſte mit Ehrenbezeugungen ſeitens der Militärwache empfangen wurden. In der Mitte des Hofes ſteht der Hygiea-Brunnen, gekrönt von Hygiea, der Göttin der Geſundheit. Ein ſcheußlicher Drache mit Krallen und Flügeln, der die Krankheit verſinnbildlicht, ſpringt gegen ſie an. Die Göttin trägt eine Schale mit fließendem Waſſer in der Hand. Um den Rand des Brunnenbeckens ſitzen ſechs Geſtalten, nacheinander eine Frau mit einem Spiegel, vier Jünglinge, je mit einem Segelboot, einem bekränzten Ruder, einem Fiſch und einem Krug, und endlich der griechiſche Wieſen- und Waldgott Pan, von den Römern auch wohl Faun genannt. Dieſe Geſtalten ſollen den Segen des Waſſers veranſchaulichen, und zwar als Reinigungsmittel, für den Segel- und Ruderſport, für den Fiſchfang, als Getränk und für die Fruchtbarkeit von Wieſen und

Wäldern. Der Rathausbrunnen dient nicht nur dem Schmucke, ſondern auch einem praktiſchen Zwecke, nämlich zur Ventilation des Rathauſes. Er ſteht mit dieſem durch eine unterirdiſche Leitung in Verbindung und reinigt die Luft in den Räumen des Rathauſes. — Nun ſchauen wir vom Geſundheitsbrunnen zum Rathauſe empor. Dort ſehen wir ſechs Standbilder und darunter die Namen: Ansgar, Adaldag, Adalbert; Heinrich der Löwe, Adolf III. und Adolf IV. Die erſteren drei ſind die hervorragendſten Erzbiſchöfe Hamburgs und die letzteren drei weltliche Fürſten, die bedeutungsvoll in die Geſchicke unſerer Vaterſtadt eingegriffen haben. Über dieſen Standbildern ſind auf Schildern vier Namen angebracht: London, Brügge, Bergen und Nowgorod. Es ſind die hanſiſchen Kontore in England, Flandern, Norwegen und Rußland, von wo aus die Kaufleute der Hanſa ihren Handel in dieſen Ländern betrieben. — An der einen Seite des Rathaushofes befindet ſich der Eingang zu einem Standesamt. In ſeitlichen Niſchen ſtehen Adam und Eva. Neben Adam ſitzt ein Hund, und neben Eva, die Adam den Apfel hinhält, ringelt ſich die böſe Schlange an einem Stamme empor. Über der Brauttür hält Hymen, der Gott der Ehe, zwei Fackeln zuſammen, und zu oberſt ſitzen zwei ſich ſchnäbelnde Tauben. An der gegenüberliegenden Seite des Rathaushofes, an der Rückwand des Ratsweinkellers, iſt ein drolliges Bild angebracht: ein Küchenjunge, der den Löffel ableckt. Wir werden an das Märchen von Dornröschen erinnert. Schade, daß der Bildhauer nicht auch den Koch dargeſtellt hat, der dem Jungen eine Backpfeife gibt! — Das Rathaus ſteht durch zwei Seitenflügel mit der Börſe in Verbindung. Hier ſind ringsum die Wappen und Namen der wichtigſten Städte aus aller Welt angebracht, mit denen Hamburg Handel treibt: London, Genua, Neuyork, Hongkong, Buenos Aires u. a. Die Börſe, der Verſammlungsort der Kaufleute, enthält mehrere Säle. Um den größten führt oben eine Galerie, von der aus man das Leben und Treiben beobachten kann. Dort unten wogt und ſummt es wie in einem aufgeſtörten Bienenſchwarm, und zeitweilig ſchwillt das Getöſe der ſprechen-

den und ſchreienden Stimmen ſo an, daß man das Brauſen der Meeresbrandung zu vernehmen meint. — Der älteſte Teil der Börſe (A) iſt in den Jahren 1839—41 erbaut worden, nachdem das auf dem Platze ſtehende Maria Magdalenen-Kloſter niedergelegt worden war. Am 6. Mai 1842 war die Börſe völlig vom Feuer eingeſchloſſen und ſchien verloren zu ſein. Mehrere mutige Kaufleute harrten aus und retteten das neue, ſchöne Bauwerk, indem ſie auf dem Dache trotz der furchtbaren Hitze und der umherfliegenden Funken und brennenden Gegenſtände jeden entſtehenden Brandherd auslöſchten. Die Rettung der Börſe gelang wunderbarerweiſe, obgleich nur ſehr geringe Waſſervorräte zur Verfügung ſtanden. Eigentümlich nahm ſich ſpäter das unverſehrte Gebäude aus inmitten der umgebenden Brandruinen. Im Jahre 1880 wurde die Börſe um einen Anbau (B) am Altenwall und im Jahre 1912 um einen ſolchen (C) an der Großen Johannisſtraße vergrößert. Dieſer letztere, unter dem die Untergrundbahn hinwegführt, mußte ſo geſtaltet werden, daß er ſich architektoniſch der Börſe anſchloß und doch auch das Rathaus in ſeinem Eindruck nicht beeinträchtigte. Er wurde mit einem viereckigen Turme mit erleuchteter Uhr verſehen. In dieſem Börſenanbau liegen auch die Fraktionszimmer der Bürgerſchaft. — Die Neue Börſe heißt der Geſamtbau immer noch im Gegenſatz zu der Alten Börſe, die ſich einſt zwiſchen der Troſtbrücke und dem Kran befand und im Jahre 1560 eröffnet wurde. Der Kaak oder Schandpfahl, der hier früher geſtanden hatte, wurde nach dem „Berg" bei der Petrikirche verlegt, und die Bardowiker, die hier ihr Haus gehabt



Kartenſkizze von Börſe und Rathaus.

hatten, siedelten nach den Mühren über in ihr neues Zippelhaus. Die Alte Börse war ursprünglich ein freier, von Mauern umgebener Raum ohne Dach. Später überbauten die Gewandschneider die hintere Hälfte mit einem schönen, reich verzierten Fachwerkbau, der unten eine große offene Halle, oben den Börsensaal enthielt und mit einem Türmchen versehen war. Mehrere Jahrhunderte lang genügte die Alte Börse. Als aber die Zahl der Besucher so groß wurde, daß die meisten nur auf offener Straße Platz fanden, sah man sich nach einem geeigneteren Orte für eine neue Börse um. Der alte Platz war zu beschränkt; auch lag er nicht mehr wie einst im Mittelpunkt der Stadt, da diese sich inzwischen durch die Hinzufügung der Neustadt oder des Michaelis-Kirchspiels bedeutend erweitert hatte. So erwarb der Staat im Jahre 1837 das Maria Magdalenen-Kloster und ließ hier nach Niederlegung der alten Gebäude die Neue Börse errichten.

Was unser Rathaus von der Geschichte Hamburgs erzählt.

a) Von Karl dem Großen und den Erzbischöfen.

An unserem Rathause sind Standbilder derjenigen Männer angebracht, die für Hamburgs Geschichte von Bedeutung gewesen sind. Da ist zunächst der Gründer Hamburgs, Karl der Große. Wie kam dieser Kaiser des Frankenreiches eigentlich dazu, hier bei uns, mitten im Lande der Sachsen, eine Burg zu errichten? Dreißig Jahre lang hatte er mit den Sachsen gekämpft und sie endlich besiegt und zum Christentume bekehrt. Wie leicht aber konnten sie sich wieder gegen ihn empören und zu ihren heidnischen Göttern zurückkehren! Darum ließ er überall in ihrem Lande feste Burgen errichten, die er mit seinen Frankenkriegern besetzte, und Kirchen bauen, an die er Priester berief. Die Burgen baute er gern an belebten Straßen, am liebsten an Flußübergängen, und zwar so, daß sie geschützt waren durch hohe Lage und umgebende Sümpfe. Die Kirchen aber errichtete er am liebsten

dort, wo die alten Sachſen einſt ihre Götter verehrt hatten. So mag einſt auf der Höhe, die jetzt die Petrikirche trägt, ein heiliger Hain geſtanden haben. Ein Opferaltar befand ſich hier wohl, und an den Bäumen bleichten die Schädel von Opfertieren. Eine alte Sage berichtet von einem Gotte Hammon, der hier verehrt und nach dem die Burg die Hammonsburg genannt ſein ſoll. Die Sage berichtet falſch; denn nicht ſo hieß ſie, ſondern Hammaburg, und zwar nach einem Walde, der „Hamme". Dieſer breitete ſich vom Petrihügel aus weit nach Oſten hin, und in ihm entſtand ſpäter das Dorf Hamm, der jetzige Stadtteil. Hammaburg bedeutet alſo „Waldburg", und ſo ſagt ſchon der Name unſerer Stadt, daß die Gegend einſt reich an Wald war. Auf dem Geeſthügel ließ Karl der Große eine Kirche erbauen und berief für dieſelbe im Jahre 811 einen Prieſter, Heridag mit Namen. Dieſes Jahr bezeichnet man als Gründungsjahr Hamburgs, obgleich die Burg ſelbſt wohl ſchon einige Jahre früher, vielleicht im Jahre 808 errichtet ſein mag. Kaiſer Karl hatte gleich erkannt, daß dieſer Hügel gut für die Anlage einer Burg geeignet war. Denn mitten durch die Wälder führte hier eine uralte belebte Handels- und Heerſtraße nach dem einzigen guten Übergang über den Alſterfluß. Durch ſumpfige Wieſen ging es hinab, dort wo jetzt etwa die Rathausſtraße hinunterführt. Damit Pferde und Wagen hier beſſer durchkommen konnten, hatte man rohe Baumſtämme nebeneinandergelegt oder einen ſogenannten Knüppeldamm hergeſtellt. In der Gegend des jetzigen Burſtahs kam man an den Alſterfluß ſelbſt, durch den hier eine ſeichte Stelle oder Furt hindurchführte. Auf der anderen Seite ging es wieder beim jetzigen Graskeller durch ſumpfige Wieſen und dann bergan. Zwei uralte Wege verzweigten ſich hier, die noch in den heutigen Straßenzügen erkennbar ſind. Der eine führte über den Hügel, auf dem jetzt Großneumarkt und Michaeliskirche liegen, und der andere durch die ehemalige Fuhlentwiete — jetzige Stadthausbrücke — nach dem Gänſemarkt. Da die Alſter noch nicht durch Mühlen oder Schleuſen aufgeſtaut war, hob und ſenkte ſich ihr Waſſer

mit der von der Elbe her eindringenden Flut und Ebbe. Nur bei niedrigem Waſſerſtande konnte man die Alſterfurt durchſchreiten. Bei Hochwaſſer waren die Wieſen bis an den Fuß des Petrihügels überſchwemmt. Dann ſtanden auch die ſumpfigen Elb- und Billniederungen unter Waſſer, ſo daß die Wellen auch hier, im Süden, den Hügel umſpülten, auf dem die Hammaburg ſtand; ihren genauen Ort kann man nicht mehr angeben. Sie war alſo trefflich geſchützt durch Flüſſe und Sümpfe und konnte von dieſen Seiten nicht ſo leicht von Feinden überrumpelt werden. Nur im Oſten, dort wo es in den Wald hineinging, mußte die Burg künſtlich geſchützt werden. Hier legte man Wall und Graben an oder baute vielmehr eine von alter Zeit her beſtehende Befeſtigung weiter aus; ihr hohes Alter wird ſchon durch den Namen „heidniſcher Wall" beſtätigt. Dieſe Befeſtigung ſtieß beim Alſtertor an die Alſter, ging dann am Pferdemarkt entlang, aber nicht in der Linie der jetzigen Häuſer, ſondern quer durch das heutige Karſtadt-Haus hindurch, über die Mönckebergſtraße, durch das heutige Kontorhaus „Hanſa", über den Speersort und dann den Hügel hinab über den Schopenſtehl. So lagen alſo Pferdemarkt, Steinſtraße und Niedernſtraße damals und noch lange nachher außerhalb der Burg und Stadt. Tore führten durch den heidniſchen Wall hindurch, an der Alſter z. B. das Alſtertor und am Speersort das Marien- oder Schultor. Bis in unſere Zeiten haben ſich Spuren dieſes alten Heidenwalles erhalten. Bei den Ausgrabungen für die Untergrundbahn hat man Reſte des Walles und Grabens aufgefunden, und bis zu der Zeit dieſer baulichen Umwälzungen hat die Linie der uralten Befeſtigung die Grenze zwiſchen den Grundſtücken des Jakobi- und Petri-Kirchſpiels gebildet. Noch nach der Franzoſenzeit lag hinter den weſtlichen Häuſern des Pferdemarkts ein ſumpfiges Gebiet, ein ſogenanntes Haſenmoor, wahrſcheinlich noch ein Überbleibſel des alten Grabens. Ob an der Stelle der Hammaburg ſchon früher eine ſächſiſche Niederlaſſung geſtanden hat, weiß man nicht. Wahrſcheinlich iſt hier nur ein Opferhain geweſen; am Ufer der Alſter mögen wohl

einige Fiſcherhütten geſtanden haben. Ebenſo weiß man nicht, wie die Hammaburg ausgeſehen hat. Nur ſo viel iſt gewiß, daß alle Gebäude aus Holz beſtanden: die kleine Kirche, die ſpäter zu Ehren der Mutter Maria die Marienkirche genannt wurde, die Häuſer, in denen die Geiſtlichen wohnten, ſowie diejenigen, in denen die Krieger hauſten. Ebenſo waren die Befeſtigungswerke: die Wachttürme und Mauern, ſowie die Paliſaden aus Holz. Erſt in viel ſpäteren Zeiten baute man in unſerer Stadt die Häuſer und Feſtungswerke aus Steinen, beſonders nach der furchtbaren Feuersbrunſt des Jahres 1284. — Kaiſer Karl hatte Großes im Sinn mit ſeiner Hammaburg. Er wollte von hier aus Geiſtliche ausſenden, um in den weiter nördlich und öſtlich gelegenen Ländern das Chriſtentum zu verbreiten. Hamburg ſollte alſo der Mittelpunkt der nordiſchen Miſſion werden. Aber der Kaiſer ſtarb ſchon drei Jahre nach der Gründung der Hammaburg; Heridag war ſchon vorher geſtorben. Erſt zwanzig Jahre nach der Gründung der Burg konnte Karls Sohn, Kaiſer Ludwig der Fromme, daran denken, den Plan ſeines Vaters auszuführen. Im Jahre 831 berief er einen ſehr tüchtigen Mann, den Mönch Ansgar, den er zum Biſchof und ſpäter ſogar zum Erzbiſchof von Hamburg machte. Ansgar hat mehrere Miſſionsreiſen nach Dänemark und Schweden unternommen und in dieſen Ländern ſowie in Schleswig-Holſtein viele Kirchen und Klöſter gegründet. Auch in Hamburg errichtete er ein Kloſter, das aber bald wieder einging. Erſt viel ſpäter ſind in unſerer Stadt mehrere Klöſter gegründet worden, die in veränderter Form noch heute beſtehen. Unter Ansgars Regierung traf die junge Stadt ein ſchweres Unglück.* Im Jahre 845 erſchien plötzlich eine Normannenflotte von 600 Schiffen in der Elbe. Mit ſolcher Schnelligkeit überfielen die furchtbaren Feinde Hamburg, daß jeder Widerſtand vergeblich war. Die meiſten Gebäude, darunter die ſchöne unter Ansgars Leitung erbaute Kirche ſowie das dazugehörige Kloſter wurden

* Das Folgende teils wörtlich nach Kollhoff, „Grundriß der Geſchichte Hamburgs".

zerstört und viele Einwohner getötet. Ansgar selbst entkam mit genauer Not. Er fand Zuflucht bei einer frommen Frau in der Lüneburger Heide. Sie schenkte ihm das Gut Ramelsloh, wo er ein Kloster gründete. Um das Erzbistum Hamburg sah es traurig aus. Es war verarmt, besonders dadurch, daß im Jahre 843 infolge der Teilung von Verdun verschiedene hamburgische Kirchengüter an den westfränkischen König Karl den Kahlen gekommen waren. Zum Glück erhielt Ansgar das erledigte Bistum Bremen, das er mit Hamburg vereinigte und dessen reiche Mittel er nun für die Fortsetzung der Mission verwenden konnte. Zwar sind viele Kirchen und Klöster, die er in den nordischen Reichen gründete, wieder eingegangen, aber seit seinem Auftreten begann sich doch das Christentum allmählich dort immer mehr auszubreiten. Hamburg war und blieb der kirchliche Mittelpunkt für den gesamten Norden. Es verdankte diese hervorragende Stellung vor allem der regen Wirksamkeit seines ersten Erzbischofs und behauptete sie trotz der häufigen Überfälle durch die Dänen und Wenden. Nur langsam erholte sich die Stadt. Auch die folgenden Erzbischöfe blieben meistens in Bremen. Die nordische Mission konnte erst glücklichen Fortgang nehmen, als die beiden ersten Herrscher aus sächsischem Hause, Heinrich I. und Otto I., die Grenzen des Deutschen Reiches kräftig schützten und namentlich durch Errichtung von Marken die Gebiete am rechten Elbufer und damit auch Hamburg gegen die Angriffe der Dänen und Wenden sicherten. Auch die Standbilder dieser Kaiser stehen am Rathause. Unter dem Erzbischof Adaldag, einem vertrauten Ratgeber Kaiser Ottos des Großen, hob sich das Erzbistum Hamburg zu ansehnlicher Höhe. Kaiser Otto unterstellte ihm vier Bistümer, die drei zu Schleswig, Ripen und Aarhus im Dänenlande und als viertes Oldenburg im slawischen Wagrien. So war Hamburg nun nicht nur dem Namen nach, sondern in Wirklichkeit ein Erzbistum. Auch dadurch ehrte der Kaiser seinen erzbischöflichen Freund, daß er seiner Obhut den abgesetzten Papst Benedikt V. übergab. Dieser starb in Hamburg in der Verbannung, und noch lange zeigte man

ſein Grabmal im Dom. Aber auch Adaldag war es beſchieden, den Niedergang Hamburgs zu erleben. Als Kaiſer Otto II. in Italien eine Schlacht verlor, erhoben ſich die wendiſchen Völker rechts von der Elbe, und die Obotriten zerſtörten Hamburg im Jahre 983 vollſtändig. — Den letzten Verſuch, Hamburg die kirchliche Obergewalt über den ganzen Norden zu verſchaffen, machte der ehrgeizige und mächtige Erzbiſchof Adalbert. Er ſtand in freundſchaftlichem Verkehr mit dem Dänenkönig Swen und mit dem chriſtlichen Obotritenfürſten Godſchalk und gründete in deren Landen neue Biſchofsſitze. Er weihte die erſten Biſchöfe von Island und den Orkneyinſeln; er ſandte Prieſter nach Schweden und Finnland, und ſelbſt aus Grönland kamen Boten, die ihn um einen Biſchof baten. Das kleine Bremen, wo der Erzbiſchof gewöhnlich glänzenden Hof hielt, galt den Völkern des Nordens für ein zweites Rom. In Dänemark ſollte ein neues Erzbistum gegründet werden, Hamburg aber auch über dieſem ſtehen und außerdem etwa zwölf Bistümer umfaſſen.* Am liebſten weilte Adalbert in Hamburg, das er zum Mittelpunkt ſeiner hochfliegenden Pläne zu machen gedachte. Oft war er den ganzen Sommer hier, und mehr als einmal ſprach er den Wunſch aus, auf dieſem von ihm ſo geliebten Hügel die letzte Ruheſtätte zu finden. Gerade in Hamburg, „der Mutter der Völker", wo Ansgar einſt gewirkt, feierte er mit Vorliebe die großen kirchlichen Feſte zu Oſtern und Pfingſten. Es iſt ein buntes, farbenreiches Bild, das vor unſere Augen tritt, wenn wir die ſparſamen Worte des Chroniſten leſen. Geiſtliche aus den Klöſtern, Stiften und Propſteien der Umgegend, Geſandte fremder Fürſten und Städte, Pilger aus dem Obotritenlande, aus Dänemark und Skandinavien, von den Orkneyinſeln, ja aus Island und Grönland ſind herbeigekommen. Auch Godſchalk, der Obotritenkönig, die billingiſchen Herzöge mit endloſem Gefolge von Vaſallen und Knechten ſind erſchienen, um das Feſt des gewaltigen Prälaten zu verherrlichen,

* Das Folgende teils wörtlich nach Linde, „Sachſenwald".

der dort in vollem Ornat hinter dem vorausgetragenen Kreuz auf weißem Zelter den Hügel hinaufreitet. Und in der Kirche eine faſt orientaliſche Pracht! In ſolchen Augenblicken mag in dem ehrgeizigen Herzen des ſtolzen Prälaten wohl der Gedanke aufgeſtiegen ſein, ſich zu löſen von dem römiſchen Papſte und als Patriarch des Nordens an dieſer Stelle eine germaniſche Nationalkirche zu gründen. Das war die Urſache, daß er den Papſtſtuhl ausſchlug, den ihm ſein kaiſerlicher Freund Heinrich III. antrug. Doch der Kaiſer ſtarb jung, und ein Kind trat an ſeine Stelle. Der Glanz ſeiner kirchlichen Macht und vor allem der Einfluß, den Adalbert auf den jungen König Heinrich IV. ausübte, erweckten den Neid und die Feindſchaft der deutſchen Fürſten. Sie bewirkten, daß er vom Hofe des Königs entfernt wurde. Die ſächſiſchen Herzöge, die Billunger, waren die Hauptfeinde Adalberts. Als nächſte Nachbarn befürchteten ſie, daß ihre herzogliche Macht durch die des Erzbiſchofs Einbuße erleiden könnte. Dies war ſchon vor Adalberts Zeiten zum Ausdruck gekommen. Ein Vorgänger des Erzbiſchofs hatte nicht nur den Dom in Quadern errichten laſſen, ſondern ſich auch unweit des Domes in der Gegend des jetzigen Hopfenſacks eine ſtattliche Burg erbaut. Die Widenburg hieß ſie, wahrſcheinlich nach den vielen Weiden, die in dieſer ſumpfigen Niederung wuchſen. Noch lange nach der Zerſtörung der Burg trug die Gegend dieſen Namen. Als Trutzburg erbaute der Herzog in der Gegend des heutigen Rathausmarktes die Alte oder Alſterburg, deren Grundmauern bei dem Bau des neuen Rathauſes zum Teil wieder aufgedeckt worden ſind. Als nun Adalbert den Plan ſeines Vorgängers zur Ausführung bringen und Hamburg mit einer feſten Mauer mit zwölf Türmen und drei Toren umgeben wollte, baute der Sachſenherzog noch eine Burg in der Gegend der heutigen Nikolaikirche, gegenüber der Einmündung der Bille in die Alſter, die Neueburg. So ſtanden der Herzog und der Erzbiſchof einander feindlich gegenüber. Dies benutzten die Wenden. In einem furchtbaren Aufſtande töteten ſie den chriſtlichen Fürſten Godſchalk, vernichteten die kirchlichen

Gründungen in ihrem Lande und zerstörten im Jahre 1072 Hamburg von Grund aus. In demselben Jahre starb Adalbert, voll Kummer über das Mißlingen seiner Pläne. Diesmal sah es schlimm um Hamburg aus. Auf dem Hügel des Ansgar war es still geworden. Brombeer und Waldfarn spann sich um die Steingräber des Domhofes, und die Bienen summten um die rote Heide. Zwischen den brandgeschwärzten Säulen wuchs wildes Buschwerk empor und wucherte jedes Jahr höher, als sollte noch einmal der grüne Waldeszauber von dem alten Heidenhügel Besitz ergreifen. Jahrzehntelang lag die Stadt wüst, und erst ganz langsam erhob sie sich aus ihren Trümmern wieder empor. Von der Zeit an kamen die Erzbischöfe nur noch selten nach Hamburg; der Dom und das Petri-Kirchspiel standen freilich noch lange unter ihrer Herrschaft. Allmählich kam der Name „Erzbistum Bremen" anstatt „Hamburg" in Gebrauch, und im Jahre 1223 wurde dieser Titel ausdrücklich festgestellt. Hamburg verlor seine Bedeutung als kirchlicher Mittelpunkt des Nordens. Es ist für Hamburg ein Glück gewesen, daß es noch dem Namen nach unter der Herrschaft der Erzbischöfe blieb; denn sonst hätten sich wohl die Herzöge von Sachsen der Stadt bemächtigt, und Hamburg wäre nie eine freie Stadt geworden. Als die Erzbischöfe von Bremen sich nicht mehr um Hamburg kümmerten, hatte die Stadt das Glück, in den Grafen von Schauenburg neue Schutzherren zu bekommen.

b) Von den Schauenburgern.

Im Jahre 1111, also genau 300 Jahre nach der Gründung Hamburgs, belehnte der Herzog Lothar von Sachsen, der nachmalige Kaiser, den Grafen Adolf von Schauenburg mit den Ländern Holstein und Stormarn. Er belehnte ihn, d. h. er lieh ihm das Land, konnte es ihm also auch wieder nehmen, wenn er wollte. Adolf war sein Lehnsmann, er sein Lehnsherr. Der Lehnsmann mußte seinem Lehnsherrn Treue schwören und ihm auch in den Krieg folgen. Der Herzog war wieder der Lehnsmann des Kaisers. Holstein und Stormarn sind die Gebiete, die an Hamburg grenzen;

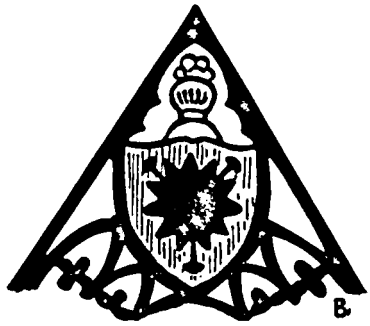
Wandsbek ist z. B. eine stormarnsche und Altona eine holsteinische Stadt. Damit, daß Graf Adolf diese Länder erhielt, wurde er der Schutzherr Hamburgs; der eigentliche Herr war immer noch der Erzbischof von Bremen. Auch später, als diese Herrschaft aufhörte, blieb der Erzbischof noch lange im Besitz der Domkirche und ihrer nächsten Umgebung. — Die Schauenburger hießen nach der Schauenburg an der Weser, von der sie herstammten. Der Berg, auf dem diese Burg steht, war einst dicht mit Nesseln bestanden und hieß daher der Nesselberg. Darum führten die Schauenburger das Nesselblatt im Wappen, wie wir es z. B. an den Denkmälern Adolfs III. und Adolfs IV. sehen. Der erste Schauenburger, Graf Adolf I., hat viel für Hamburg getan, das von 1072 her noch größtenteils wüst dalag. Er hat viele Gebäude errichten lassen, darunter auch den Dom, der in seinen Grundmauern so bis zum Jahre 1805 gestanden hat. Ferner berief er Niederländer, Friesen und andere Kolonisten nach Hamburg. Diese verstanden sich von ihrer Heimat her gut auf die Anlage von Mühlen, Deichen, Schleusen, Gräben und anderen Wasserbauten. Sie legten die Mühle am Burstah an und den Damm, durch den die Alster zum ersten Male aufgestaut wurde. Ferner umdeichten sie die sumpfigen Marschinseln an der Alstermündung und entwässerten sie durch Abzugsgräben. — Solche urbar gemachten Marschgebiete heißen in Friesland und den Niederlanden „Polder". — Im Grimm- und Cremon-Polder sind diese ehemaligen Deiche noch in einigen Straßen, z. B. der Deichstraße und den Kajen, und die Abzugsgräben in einigen Fleten, z. B. dem Katharinen- und Deichstraßenflet, erkennbar. Spätere Kolonisten siedelten sich in Ochsenwärder, den Vierlanden und auf den übrigen Elbinseln an, die sie allmählich in fruchtbare Gebiete umwandelten. — Adolf I. war bei den Hamburgern sehr beliebt und wurde von ihnen der zweite Gründer Hamburgs genannt. Auch Adolf II., der Sohn Adolfs I., berief Ansiedler in Hamburgs Umgegend. Er konnte sich aber nicht so

Nesselwappen.

viel wie ſein Vater um das Wohl der Stadt kümmern, da er faſt fortwährend in Kämpfe mit den Wenden verwickelt war; gegen dieſe Feinde fiel er auch im Jahre 1164. Die Wenden wurden allmählich immer weiter nach Oſten zurückgedrängt, ſo daß ſie Hamburg nicht mehr gefährlich werden konnten. In dieſem Kampfe zeichnete ſich beſonders der mächtige Herzog Heinrich der Löwe aus. Auch durch die ſpätere Zerſtörung Bardowiks, deren Handelsbedeutung allmählich auf unſere Stadt überging, hat er unbewußt Hamburg Gutes erwieſen, und ſo hat man ihm einen Platz am Rathauſe gegeben. Heinrich der Löwe war der Lehnsherr der Schauenburger Grafen. Aber Adolf III., der Sohn Adolfs II., entzweite ſich mit dem Herzog, und als Heinrich der Löwe ſeinen Lehnsherrn, den Kaiſer Friedrich Barbaroſſa, im Kriege in Italien im Stiche ließ, fiel Adolf von ihm ab und ſchloß ſich dem Kaiſer an. Er begleitete dieſen im Jahre 1189 auf einem Kreuzzuge ins Heilige Land. Vorher aber hat er ſich in zweifacher Weiſe um unſere Stadt verdient gemacht: er hat den Grund zu einer neuen Stadt Hamburg gelegt, und er hat bewirkt, daß der Kaiſer den Bewohnern von Alt- und Neu-Hamburg den berühmten Freibrief ausgeſtellt hat. Graf Adolf III. ließ die Trümmer der neuen Burg wegräumen und gab dieſes Gebiet, das heutige Nikolai-Kirchſpiel, an Wirad von Boizenburg, damit er dort mit den von ihm herbeigeführten Anſiedlern einen paſſenden Hafen errichtete. Die Bewohner der jetzt entſtehenden neuen Stadt ſollten Wald und Weide in der nächſten Umgebung frei benutzen dürfen und von Bodenzins und Zoll befreit ſein. Eine Kapelle wurde hier errichtet, die dem heiligen Nikolaus, dem Schutzpatron der Schiffer, geweiht wurde. Die Stadt Hamburg rückte damit der Elbe bedeutend näher, und jetzt erſt fingen die Hamburger eigentlich an, dort Schiffahrt zu treiben. Beide Städte, das alte und neue, oder das erzbiſchöfliche und gräfliche Hamburg, hatten zuerſt ihr beſonderes Rathaus. Erſt ſpäter ſchmolzen die beiden Städte zuſammen und errichteten ihr gemeinſames Rathaus an der Troſtbrücke, die beide Städte verband. Dort hat es, durch allerlei An-

bauten allmählich vergrößert, faſt 600 Jahre geſtanden, bis es im großen Brande 1842 in Trümmer ſank. — Von der allergrößten Bedeutung wurde der Freibrief, den Friedrich Barbaroſſa im Jahre 1189 den Hamburgern ausſtellte. Der Kaiſer befand ſich damals in Neuburg an der Donau, als Adolf III. mit ſeinen Mannen zu ihm ſtieß. Die Hamburger, die ſchon recht wohlhabend geweſen ſein müſſen, hatten dem Grafen eine anſehnliche Summe Geldes für den Kreuzzug gegeben. Zum Danke dafür bewog der Graf den Kaiſer, bei dem er viel galt, zur Abfaſſung des Freibriefes. In demſelben erteilte der Kaiſer den Hamburgern das Recht, in den Flüſſen Elbe, Alſter und Bille zwei Meilen ab- und aufwärts von der Stadt frei zu fiſchen, in den Wäldern frei zu jagen, in den Feldern und Wäldern das Vieh frei zu weiden, auf der Elbe bis zum Meere hin und zurück zur Stadt frei von Zoll Schiffahrt zu treiben und keine Burg im Umkreis von zwei Meilen zu dulden. Auch ſollten die Hamburger frei vom Heerbann ſein, d. h. ſie brauchten weder einem Fürſten noch dem Kaiſer ſelbſt in den Krieg zu folgen. Die Hamburger haben ſtets eifrig darüber gewacht, daß niemand ihnen dieſe Vorrechte nahm, und ſie haben allmählich neue Rechte hinzu erworben. So iſt dieſer Freibrief die Grundlage zu Hamburgs ſpäterer Größe geworden. Deshalb haben die Hamburger auch ſtets die beiden Fürſten dankbar verehrt, denen ſie dieſe Rechte verdankten, den Kaiſer Friedrich I. und den Grafen Adolf III. — Der Kaiſer erreichte das Heilige Land nicht. Er ertrank, als er mit ſeinem Roſſe durch einen reißenden, kalten Bergſtrom ſchwimmen wollte. Adolf III. kam zwar in das Heilige Land, kehrte aber bald zurück, als er hörte, daß der Herzog Heinrich der Löwe in Holſtein eingefallen ſei. Nach der Sitte der damaligen Zeit brachte Adolf III. allerlei Erinnerungen aus dem Heiligen Lande mit, darunter als koſtbarſte, als ſogenannte Reliquien, drei Nägel vom Kreuze Chriſti. Der neue Kaiſer Heinrich VI. erlaubte dem Grafen, die drei Nägel in ſein Wappen aufzunehmen. Auf dem Denkmal Adolfs IV., das jetzt vor dem Maria Magdalenen-Kloſter in der Richardſtraße

ſteht, ſehen wir das Neſſelwappen mit den drei Nägeln. Es gelang Adolf III. leicht, den Herzog Heinrich den Löwen aus ſeinem Lande zu vertreiben; aber gegen einen anderen Feind kämpfte er unglücklich. Der Dänenkönig fiel in Holſtein ein und nahm Adolf III. gefangen. Auch Hamburg fiel in die Hände der Dänen. Adolf III. mußte auf ſein Land verzichten und ſich auf ſeinen Stammſitz, die Schauenburg, zurückziehen, wo er ſtarb. Hamburg war nun eine däniſche Stadt. Aber ihr Herr, der Neffe des Dänenkönigs, kam den Hamburgern freundlich entgegen und beſtätigte ihnen die Freiheiten, die Kaiſer Friedrich ihnen in ſeinem Freibriefe verſprochen hatte.



Neſſelwappen mit Nägeln.

Lange ſollte die Dänenherrſchaft in Hamburg nicht dauern. Gegen den neuen Dänenkönig Waldemar erhoben ſich mehrere deutſche Fürſten, unter ihnen auch Adolf IV., der Sohn Adolfs III. Es gelang, den Dänenkönig gefangenzunehmen und die Dänen aus den eroberten Ländern zu vertreiben. Im Jahre 1225 rückte Adolf IV. vor Hamburg. Er nahm die däniſchen Befeſtigungen in Schiffbek. Hierher kamen hamburgiſche Ratsherren; ſie baten den Grafen, ihnen die Freiheiten zu beſtätigen, die ihnen ſein Vater einſt vom Kaiſer erwirkt hatte. Er beſtätigte ſie den Hamburgern und zog nun unter dem Jubel des Volkes in die Stadt ein. Der Dänenkönig war freigelaſſen worden, nachdem er verſprochen hatte, auf die eroberten Länder zu verzichten. Er ließ ſich aber durch den Papſt von ſeinem Verſprechen entbinden und fiel mit einem gewaltigen Heere in Holſtein ein. Bei Bornhövede zwiſchen Kiel und Neumünſter kam es im Jahre 1227 zu einer erbitterten Schlacht. Schon neigte ſich der Sieg auf die Seite der Dänen. Da warf ſich Adolf IV. auf die Knie und flehte Gott an um den Sieg für die deutſchen Waffen. Es war gerade der Tag der heiligen Maria Magdalena.

Adolf IV. gelobte, dieſer Heiligen in Hamburg ein Kloſter errichten und ſelbſt als Mönch in dasſelbe eintreten zu wollen. Und es war, als habe dieſes Gebet und Gelübde geholfen. Die Sonne, die bisher die Deutſchen geblendet hatte, verbarg ſich hinter Wolken, und der Wind, der bisher den Deutſchen den Sand in die Augen getrieben hatte, drehte ſich. Dazu kam, daß die Dithmarſcher, die nur gezwungen den Dänen gefolgt waren, ſich auf die Seite der Deutſchen ſchlugen. Waldemar wurde beſiegt und verzichtete nun dauernd auf die deutſchen Lande. Die Schlacht bei Bornhövede hat das Schickſal Holſteins und Hamburgs entſchieden. Bei einem Siege der Dänen wären Holſtein und Hamburg vielleicht dauernd däniſch geworden. Auch Adolf IV. war ein rechter Wohltäter Hamburgs. Er vereinigte Alt- und Neu-Hamburg und fügte im Oſten noch das St. Jakobi- und St. Katharinen-Kirchſpiel hinzu. Um die erweiterte Stadt ließ er eine ſtarke Befeſtigung mit kräftigen Steinmauern errichten. An dieſe Befeſtigung erinnern noch die Straßennamen: Kurze und Lange Mühren und Bei den Mühren. Adolf IV. baute ſich gegenüber der Jakobikirche ein Schloß mitten in einem großen Garten. Von dieſem ſogenannten Schauenburger Hof trat er im Jahre 1233 ein Stück ab zum Bau eines Hauſes für die blauen Schweſtern. Dieſe waren Mädchen und Frauen, die in blauer Tracht gingen und ſich beſonders der Kranken und Armen annahmen. Sie reichten auch den zum Tode Verurteilten einen Becher Wein auf ihrem letzten, ſchweren Gange. Die blauen Schweſtern oder Beginen waren keine Nonnen; ſie konnten aus dem Konvent austreten und ſich dann auch verheiraten. Dieſer Konvent der „blagen Süſtern" beſteht noch jetzt als ein Stift für alte Damen; es befindet ſich an der Wandsbecker Chauſſee an der Ecke der Konventſtraße. — Adolf IV. erfüllte ſein Gelübde, indem er im Jahre 1234 das Maria Magdalenen-Kloſter gründete. Es wurde von Franziskanern oder Minoriten bezogen. Kurze Zeit darauf wurde neben dieſem noch ein anderes Kloſter von Dominikanern gegründet, das Johanniskloſter. Franziskaner und Dominikaner waren Bettelmönche. Das Minoritenkloſter ſtand auf dem

Platze der heutigen Börſe und das Dominikanerkloſter dort, wo jetzt der linke Flügel des Rathauſes ſteht. Adolf IV. gürtete noch einmal das Schwert um zu einem Kriegszuge. Wie ſein Vater unternahm auch er einen Kreuzzug, freilich nicht ins Heilige Land, ſondern nach Kurland und Livland gegen die dortigen Heiden. Nachdem er zurückgekehrt war, legte er die Regierung in die Hände ſeiner beiden Söhne und wurde ein armer Bettelmönch. Mit dem Strick umgürtet, begab er ſich in die Häuſer und bettelte Gaben für ſein Kloſter. So ging er auch einſt auf dem Mönkedamm — er hatte gerade einen Topf voll Milch in der Hand —, als ſeine Söhne in prächtigem Zuge bei ihm vorbeikamen. Aus Scham wollte er den Topf verbergen; in demſelben Augenblick aber ſtrafte er ſich für ſeinen Hochmut und ſeine falſche Scham, indem er ſich den Topf voll Milch über den Kopf goß. So erzählt die Sage. — Adolfs IV. Gemahlin, Heilwig, gründete 1246 ein Nonnenkloſter beim heutigen Tatergang in St. Pauli, wo ſich damals ein Bach und Dorf Herwerdeshude befanden. Dieſes Kloſter gehörte zum Orden der Ziſterzienſer. Als es im Jahre 1295 an die Ufer der Alſter verlegt wurde, nahm es den Namen ſeines früheren Ortes mit. So iſt es gekommen, daß jetzt nicht mehr St. Pauli, ſondern eine Gegend an der Außenalſter Herwerdeshude oder Harveſtehude heißt. In dieſer Gegend verſchwanden nach der Anlage des Kloſters die beiden Dörfer Heimichhude und Odersfelde, die dort bisher gelegen hatten und an die heute nur noch zwei Straßennamen erinnern.

c) Hamburg als Hanſeſtadt.

Auch an die Hanſezeit erinnert unſer Rathaus durch die vier Namen der hanſiſchen Kontore und durch die Wappen der Hanſeſtädte über den Fenſtern. Wenn in alter Zeit deutſche Kaufleute in fremden Ländern, z. B. in England, Handel treiben wollten, waren ſie großen Beläſtigungen ausgeſetzt. Man nahm ihnen ihre Waren fort und tötete ſie ſogar. Um ſich dagegen zu ſchützen, taten ſich mehrere Kaufleute zu einem Bunde zuſammen, den ſie

„Hanſa" nannten. Auch hamburgiſche Kaufleute gründeten eine ſolche Hanſa. Mehrere Hanſen traten dann zuſammen zu einem noch größeren Bunde. Das Lager, in dem ſie ihre Waren aufbewahrten, ſchützten ſie durch hohe Mauern und ſtarke Wälle. Ein ſolcher Hof oder ein ſolches Kontor war der Stahlhof in London, alſo in England, ein anderer der Peterhof in Nowgorod, alſo in Rußland. Zwei weitere hanſiſche Kontore befanden ſich in der Stadt Bergen in Norwegen und in der Stadt Brügge in Flandern. Von dieſen Kontoren aus betrieben die Kaufleute ihren Handel in den betreffenden Ländern. Hier fühlten ſie ſich ſicher vor feindlichen Überfällen. Später taten ſich nicht nur einzelne Kaufleute, ſondern ganze Städte zu ſolchen Bündniſſen zuſammen, die auch eine „Hanſa" hießen. Sie verſprachen, ſich gegenſeitig beizuſtehen gegen alle, die ihren Handel ſchädigen wollten, gegen Raubritter und Wegelagerer, gegen Seeräuber und auch gegen Fürſten und Könige. Der deutſche Kaiſer hatte damals nicht die Macht, die Städte zu ſchützen. Ja, eine lange Zeit gab es gar keinen Kaiſer, das war die „kaiſerloſe, die ſchreckliche Zeit". Die Städte mußten ſich alſo ſelbſt helfen, ſo gut es ging. Der Bund der Hanſa wurde allmählich immer größer und mächtiger. Zur Zeit der größten Macht umfaßte die Hanſa beinahe 100 norddeutſche Städte. Lübeck war das Haupt der Hanſa; hier wurden die Hanſetage abgehalten, auf denen die Städte miteinander berieten, was geſchehen ſollte. Wenn ein Kriegszug beſchloſſen wurde, ſchickte jede Hanſeſtadt eine beſtimmte Anzahl Kriegsleute oder Schiffe, oder ſtatt deſſen eine gewiſſe Geldſumme. So kamen große Heere und Flotten zuſammen, mit denen man dann gegen die Feinde auszog. Ein Lübecker oder Hamburger Bürgermeiſter oder Ratsherr war oft der Anführer eines ſolchen Heeres oder einer ſolchen Flotte. Meiſtens waren die Hanſeaten ſiegreich; Könige und Fürſten zitterten vor der Hanſa und unterwarfen ſich ihr. So wuchs der Handel der Hanſeſtädte, und ſie wurden reich. Auch Hamburgs Handel wuchs immer mehr, und es nannte ſich mit Stolz eine Hanſeſtadt. Mit der größeren

Ausdehnung wuchs die Zahl ihrer Einwohner. Auch viele fremde Kaufleute kamen nach Hamburg. Sie durften aber ihre Waren hier nicht frei verkaufen. Sie mußten ſie auslegen und den hamburgiſchen Kaufleuten zum Kauf anbieten; denn dieſe wollten ſich den Handel in ihrer Stadt von den Fremden nicht wegnehmen laſſen. Der Handel Hamburgs wurde allmählich immer bedeutender. Große Züge von Laſtwagen, mit Leinen überſpannt, kamen von allen Seiten auf den Landſtraßen in Hamburg an und gingen von hier aus. Auch auf Laſtſchiffen wurden Waren befördert zwiſchen Hamburg und den Städten Lüneburg, Magdeburg u. a. Allmählich wuchs auch der Seehandel immer mehr. Anfangs liefen nur kleine einmaſtige Schiffe von Hamburg aus, die in der Nähe der Küſte bleiben mußten. Bald aber fuhren auch Schiffe mit zwei und drei Maſten von hier aus, die ſich kühn in die offene See hinauswagten. Sie ſegelten nach England, Flandern, Norwegen, Schweden, ja gar nach dem fernen Island. Die Kaufleute, die nach denſelben Gegenden Handel trieben, taten ſich zu Geſellſchaften zuſammen. So gab es eine Geſellſchaft der Englandfahrer, der Flandernfahrer, der Bergenfahrer, der Schonenfahrer — Schonen iſt der ſüdliche Teil Schwedens — und ſpäter auch der Islandfahrer. — Womit handelten denn die Hamburger damals vorzugsweiſe? Zunächſt mit Holz; denn die meiſten deutſchen Länder und auch Hamburgs Umgebung waren reich an Wäldern. Ferner handelte man mit Salz; das lieferte beſonders die Stadt Lüneburg, wo man eine reiche Salzquelle oder Salzſole entdeckt hatte. Zwei weitere Handelsartikel waren Wolle und Leinen und allerlei Gewebe, die daraus gemacht wurden. Wolle lieferten die zahlreichen Schafherden Deutſchlands und Leinen der Flachs, der damals weit mehr angebaut wurde als heutzutage; denn die Baumwolle kannte man noch nicht. Zu dieſen Waren kam als der wertvollſte Handelsartikel das Bier. Das Hamburger Bier war in der ganzen Welt berühmt, und man nannte Hamburg wohl das „Brauhaus der Hanſa". Was tauſchten die Hamburger denn für dieſe Waren beſonders ein? Von Schonen und Bergen holten ſie Heringe

und andere Seefiſche. Von Flandern brachten ſie feine Tuche, koſtbare Gewürze, wie Ingwer, Pfeffer u. a. ſowie Weine. Dieſe Waren bezogen die Niederländer aus Italien und anderen warmen Ländern, mit denen ſie Handel trieben. — An die Hanſa erinnern in Hamburg noch die Namen von Straßen und Gebäuden. So heißt ein Haus in der Mönckebergſtraße die „Hanſa“ und eine Straße in Harveſtehude die Hanſaſtraße. In St. Georg gibt es in der Nähe des Steindamms einen Hanſaplatz mit einem großen Brunnen in der Mitte. Die Frauenfigur auf demſelben ſtellt die Hanſa dar. Die Straßen in der Nähe dieſes Platzes ſind nach ehemaligen Hanſeſtädten benannt. Es gibt dort eine Lüneburger, Roſtocker, Danziger, Revaler, Greifswalder Straße ſowie eine Bremerreihe. Dieſes Gebiet, der ehemalige Borgeſch, gehörte der hanſeatiſchen Baugeſellſchaft, die den Platz und die Straßen anlegen ließ. — Wie die Hanſa allmählich an Macht wuchs, ſo verfiel ſie auch allmählich wieder. Die Fürſten in England, Schweden uſw. wurden mächtiger und beſchränkten den Handel der deutſchen Kaufleute in ihren Ländern. Auch die deutſchen Fürſten gewannen an Macht und nahmen den meiſten Hanſeſtädten ihre Selbſtſtändigkeit. So mußte ſich Braunſchweig einem Herzog unterwerfen, Roſtock wurde mecklenburgiſch, Magdeburg, Köln u. a. wurden preußiſch. Nur drei Hanſeſtädte haben bis heute ihre Freiheit bewahrt: Hamburg, Lübeck und Bremen; ſie nennen ſich „freie und Hanſeſtädte“. Wie es Hamburg gelungen iſt, beſonders gegen die Anſprüche der Dänenkönige, ſeine Freiheit zu behaupten, wollen wir ſpäter ſehen.

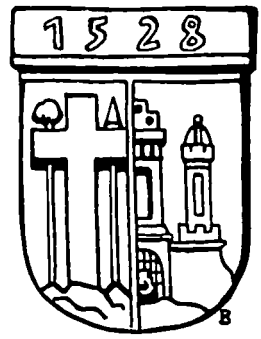
d) Die Geſchichte des Rathauſes und ſeiner Umgebung.

Auch das Rathaus hat ſeine Geſchichte, und ebenſo der Platz, auf dem es ſteht. Nach der erſten Aufſtauung der Alſter war das Gebiet des jetzigen Rathausmarktes und ſeiner Umgebung mit Waſſer bedeckt von der Großen Johanniſſtraße bis hinüber zu den Großen Bleichen. Am Oſtufer des noch nicht aufgeſtauten

Alſterfluſſes hatte einſt ein Herzog von Sachſen die Alſterburg oder alte Burg errichtet, die im Jahre 1072 ebenſo wie die neue Burg und die Widenburg von den Wenden vernichtet wurde. Die Gemahlin Adolfs I. ließ die alte Burg im Jahre 1124 wieder herſtellen, aber ſchon 1139 wurde ſie aufs neue zerſtört. Im Streite zwiſchen dem Herzog von Sachſen, Heinrich dem Stolzen, dem Vater Heinrichs des Löwen, mit dem Markgrafen Albrecht dem Bären hielt Adolf II. von Schauenburg treu zu ſeinem Lehnsherrn, dem Herzog von Sachſen. Deshalb ſetzte Albrecht der Bär ihn ab und ernannte Heinrich von Badewide zum Grafen von Nordalbingien. Auf kurze Zeit bemächtigte ſich dieſer Hamburgs und der alten Burg. Als er ſah, daß er ſich gegen Adolf II. nicht behaupten konnte, zog er ab, machte aber vorher die Burg dem Erdboden gleich. Seit der Zeit iſt ſie nicht wieder hergeſtellt worden, und ihre Spur ging ſo verloren, daß man nicht genau wußte, wo ſie geſtanden hatte, bis man beim Bau des neuen Rathauſes die mutmaßlichen Spuren ihrer Fundamente in der Baugrube auffand. In der Gegend dieſer alten Burg erbaute man hundert Jahre ſpäter das Johanniskloſter und weiter weſtlich das Maria Magdalenen-Kloſter. Beide ſtießen mit ihren Mauern an das Waſſer der Alſter. Als nun aber um das Jahr 1245 der Reeſendamm durch die Alſter geſchüttet und der Fluß zum zweiten Male aufgeſtaut wurde, mußte man, um der neuen Mühle genügendes Gefälle zu geben, den Stau der alten Mühle um 60 cm erniedrigen. So kam es, daß die beiden Uferſäume der Kleinen Alſter aus dem Waſſer hervortraten, im Weſten die Bleichen, im Oſten das Gebiet am Fuße der Kloſter- und Stadtmauern. Hier war der Boden auch dadurch erhöht worden, daß die Bürger ſeit alter Zeit Hausunrat und Straßenkehricht in die Alſter geworfen hatten. Weil die vom Waſſer frei gewordenen Strecken — auch zwiſchen dem Maria Magdalenen-Kloſter und dem alten Millerntor beim Graskeller — für den Feind gangbar waren, mußten die Befeſtigungswerke weiter weſtlich in die Alſter vorgeſchoben werden. Damals wurde auch der Mönkedamm aufgeſchüttet, dem

freilich die heutige Straße dieſes Namens in ihrer Lage nicht entſpricht. Vor den neuen Stadtmauern wurde viel Unrat hingeſchüttet, und ſo entſtand der Altewall oder, wie er noch lange im Volksmunde hieß, der „Dreckwall“. Hierhin und ſpäter nach dem ebenfalls in die Kleine Alſter aufgeworfenen Neuenwall wurden die Feſtungswerke vorgeſchoben, und ſo blieben allmählich von dem ehemals ſo breiten Waſſerbecken nur ſchmale Waſſerläufe übrig. Bis zum großen Brande beſtanden auch auf dem heutigen Rathausmarkte noch zwei Flete, die nordſüdlich verliefen, das Kloſterflet und das Gerberſtraßenflet, letzteres teilweiſe verſumpft und in ein Haſenmoor verwandelt. Dieſe Flete und ein Teil der Kleinen Alſter beim heutigen „Plan“ wurden zugeſchüttet, und ſo erhielt der Rathausmarkt ſeine jetzige Größe und Geſtalt. — Die beiden Klöſter ſtanden noch bis kurz vor dem großen Brande; in der Franzoſenzeit wurden ſie als Magazine und Kaſernen benutzt. Die Kirche des Johanniskloſters hatte einen hohen, breiten Giebel, weshalb die enge Straße dahinter den Namen führte „Beim breiten Giebel.“ Da die Gebäude baufällig wurden, begann man im Jahre 1837 ſie niederzureißen. Der alte Kirchhof des Maria Magdalenen-Kloſters war ſchon früher Adolf IV. zu Ehren der Adolfsplatz genannt und im Jahre 1821 mit ſeinem Denkmal geſchmückt worden. Es wurde im Jahre 1840 in die Anlagen am Glockengießerwall verlegt, gegenüber dem neuerbauten Maria Magdalenen-Kloſter. Dieſes Gebäude mußte um 1900 einem großen Kontorhauſe, der Kloſterburg, Platz machen, und wieder wanderte das Denkmal. Jetzt ſteht es vor dem wiederum erneuten Maria Magdalenen-Kloſter an der Richardſtraße in Eilbeck. Das Denkmal ſieht eigenartig aus. Auf einem Granitſockel liegt der mit dem Neſſelwappen gezierte Schild, darunter ſchauen hervor das Schwert, der Spieß und die Eiſenhandſchuhe; oben auf dem Schilde ſteht der mit der Helmzier verſehene Ritterhelm. Ein ſchmiedeeiſernes Türmchen mit durchbrochener Arbeit krönt das Denkmal. Die Inſchriften lauten: „Dem Andenken Adolfs IV. 1224—1239, Grafen in Holſtein-Stormarn und

Wagrien aus dem Hauſe Schauenburg.“ — „Die dankbare Republik d. 13. Auguſt 1821.“ Am Türmchen befindet ſich zweimal das Hamburger Wappen, ferner das Neſſelwappen mit den drei Nägeln vom Kreuze Chriſti, und an der vierten Seite ein ſeltſames, zweigeteiltes Wappen, das auch auf das Heilige Land hinweiſt. Es zeigt auf der rechten Seite das halbe Hamburger Wappen und auf der linken das Kreuz von Golgatha, dahinter den Schwamm, mit dem der Kriegsknecht Jeſus tränkte, und den Speer, mit dem er ihm die Seite öffnete. Dasſelbe Wappen ſehen wir auch über dem Portal des Kloſters ſowie an der Vorderſeite des nahen Heiligengeiſt-Hoſpitals. Es iſt das Wappen der Oberalten und hier angebracht, weil die Oberalten — ſo hießen früher die höchſten Verwalter der Kirchen — zugleich auch die Verwaltung dieſer im Jahre 1528 in milde Stiftungen verwandelten Anſtalten führten. — Während auf dem Platze des alten Maria Magdalenen-Kloſters das Gebäude der neuen Börſe erbaut wurde, blieb der Platz des ehemaligen Johanniskloſters leer; er wurde der Johannisplatz genannt.



Oberalten-Wappen.

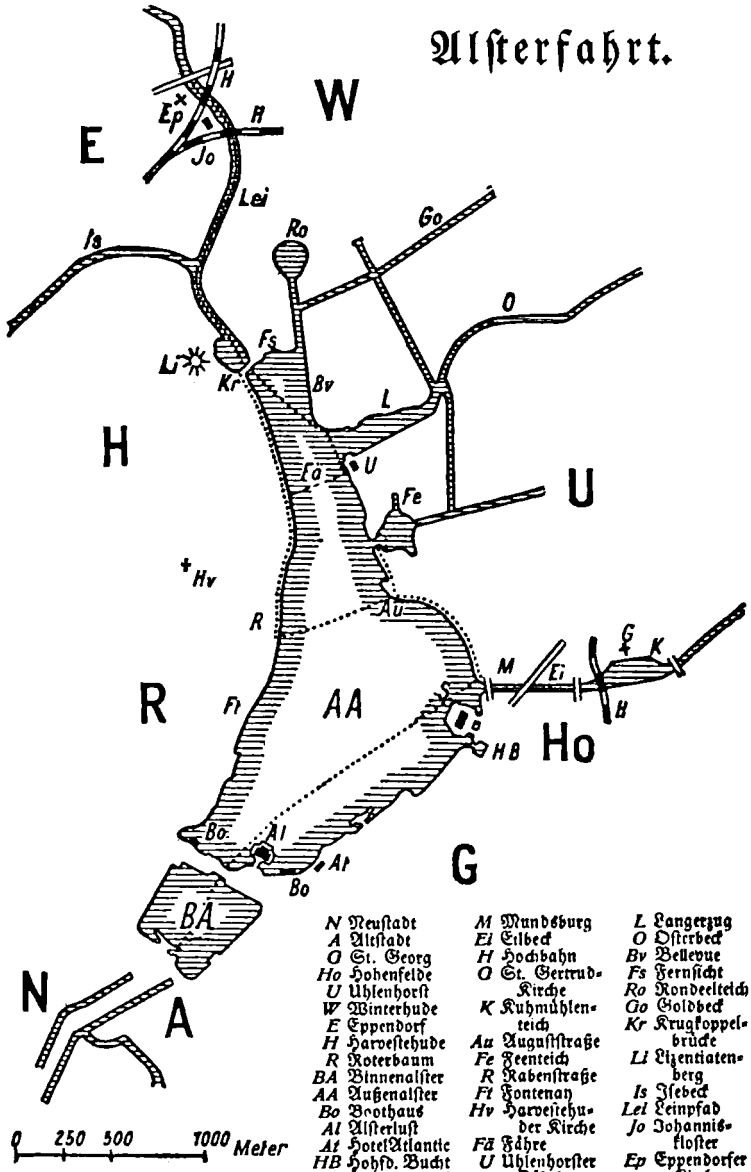
Die Gelehrtenſchule oder das Johanneum und die Stadt-Bibliothek wurden im Jahre 1840 in ein ſchönes neues Gebäude verlegt, das gegenüber der Petrikirche auf dem Platze errichtet wurde, auf dem bis 1805 der alte, ehrwürdige Dom geſtanden hatte. Dieſer Platz war bis dahin von der Garniſon als Paradeplatz benutzt worden. So beſtimmte man ſehr paſſend die Stelle, wo die erſte Kirche Hamburgs geſtanden, von der aus Ansgar vor tauſend Jahren das Licht des Chriſtentums über den Norden verbreitet hatte, für die Anſtalten zur Förderung der geiſtigen Bildung. Auch das Johanneum entging, ähnlich wie die neue Börſe, faſt wie durch ein Wunder dem Untergange während des großen Brandes. Hier trug ebenfalls die opferfreudige Tätigkeit

viel zur Rettung bei, vor allem aber der glückliche Umſtand, daß der Wind plötzlich ein wenig nach Süden umſprang. — Die Konventualinnen des Kloſters bezogen bereits 1837 ein neues Gebäude am ehemaligen Schützenwall, der nachmals der Kloſterwall benannt wurde. Jetzt ſteht auch dieſes Gebäude verlaſſen da, und die Damen des Kloſters bewohnen ein ſehr ſchönes, von Gartenanlagen umgebenes Gebäude in Eppendorf an der Alſter zwiſchen den beiden Hochbahnbrücken. — Unter den Gebäuden, welche dem gewaltigen Brande zum Opfer fielen, befand ſich auch das alte Rathaus an der Troſtbrücke. Als ſich die erſte Beſtürzung und Verwirrung gelegt hatte, dachte man über den Bau eines neuen Rathauſes nach. Man war ſehr bald darüber einig, daß es nicht wieder an der alten Stelle errichtet werden ſollte. Als es einſt vor 600 Jahren gebaut worden war, lag bei der Troſtbrücke ſo recht eigentlich der Mittelpunkt der Stadt. Deshalb wurde hier nicht nur das Rathaus errichtet, ſondern auch die Börſe, die Bank, das Gerichtsgebäude, der Kran, die Wage; alle bedeutenden öffentlichen Gebäude lagen dort ganz nahe beieinander. Inzwiſchen aber war die Stadt bedeutend größer geworden, und damit hatte ſich der Mittelpunkt der Stadt verſchoben. Das kam ſchon vor dem großen Brande dadurch zum Ausdruck, daß man die neue Börſe nicht auf dem Platze der alten errichtete, ſondern an einem Orte, der ehemals am äußerſten Rande der Stadt gelegen hatte. Hierher, in den neuen Mittelpunkt der Stadt, wollte man nun auch gerne das Rathaus verlegen, und da gab es gar keinen geeigneteren Platz als den Johannisplatz, der daher bald im Volksmunde der Rathausmarkt genannt wurde. So kam es, daß Hamburg viele Jahre hindurch wohl einen Rathausplatz, aber kein Rathaus hatte, was allmählich zu allerlei Geſpött Veranlaſſung bot. An der Stelle des alten Rathauſes wurde ſchon bald nach dem Brande das Haus der Patriotiſchen Geſellſchaft errichtet, das ſogenannte patriotiſche Gebäude. In den Sälen dieſes Gebäudes hat lange Jahre die Bürgerſchaft ihre Verſammlungen abgehalten. Der Senat wählte das Waiſenhaus in der Admiralitätſtraße zu

ſeinem Aufenthaltsort, weshalb man dieſes Gebäude auch wohl das Rathaus nannte. Die Waiſenkinder ſiedelten in ein neues Gebäude auf der Uhlenhorſt über. — Mehrmals wurden die deutſchen Baukünſtler oder Architekten aufgefordert, Zeichnungen für ein neues Rathaus einzureichen. Viele Zeichnungen liefen ein, aber kein Entwurf gefiel. Da machten ſich neun Hamburger Architekten daran, gemeinſam einen Rathaus-Entwurf auszuarbeiten. Der gefiel und wurde angenommen. Nun ging es rüſtig an den Bau. Am 6. Mai 1886 wurde der Grundſtein gelegt. Die Schulen hatten frei; die Schulkinder ſangen auf dem Platze, wo jetzt das Rathaus ſteht; es war ein großes Feſt. Zunächſt wurde der Grund tief ausgehoben. In der Baugrube fand man Baureſte aus alter Zeit. Die älteſten Funde beſtanden in einem Damm von zirka 40 cm Breite, der aus dünnen Weidenzweigen hergeſtellt und 1 bis 1½ m hoch mit aufgeſchwemmtem Boden bedeckt war. Vielleicht bildete dieſer Damm aus Weidenzweigen die Grundlage alter Pfahlbauten auf dieſem ſumpfigen Grunde; er ſtammt jedenfalls aus uralten Zeiten. Das älteſte der Fundamente fand man in der Südoſtecke der Baugrube, alſo dort, wo ſich jetzt an der Großen Johannisſtraße der linke oder Bürgerſchaftsflügel des Rathauſes erhebt. Dieſes Fundament in der Form eines Vierecks von zirka 20 m Seitenlänge — man hat es nicht ganz bloßlegen können, da die Erlaubnis zur Erweiterung der Baugrube verweigert wurde — erinnert ſehr an die Fundamente der Normannentürme, wie ſie z. B. im Neuwerker Turm und im Turm des Ritzebüttler Schloſſes noch jetzt beſtehen. Hier ſtand alſo vermutlich der Turm der Alten oder Alſterburg, die Herzog Bernhard von 1035 bis 1043 erbaute. Als im Jahre 1072 die Obotriten unter Kruko die Burg zerſtörten, haben ſie in ihrer Wut wohl die Granitblöcke hinabgerollt. Nur ſo vermag man die vielen zerſtreut liegenden Blöcke zu erklären, die man hier fand. Adolfs I. Gemahlin ließ die Burg wieder erbauen, aber bei weitem nicht ſo feſt. Auch von dieſer Burg ſowie von dem ſpäter auf demſelben Grunde erbauten Johanniskloſter hat man Baureſte aufgefunden, ferner

Spuren der alten Stadtmauern und Flete. — Da der Boden ſehr ſumpfig war, rammte man 4000 zugeſpitzte Rammpfähle von 12 bis 16 m Länge in den Grund. Darüber kam eine Betonſchicht von 1 m Dicke, und nun erſt fing man an zu bauen. Am 6. Mai 1892, alſo genau 50 Jahre nach dem Brande des alten Rathauſes, wurde der Dachſtuhl gerichtet. 1894 war der Turm fertig, aber erſt 1897 konnte das Rathaus eingeweiht und ſeiner Beſtimmung übergeben werden. — Wie Profeſſor Hugo Vogel in ſeinen Koloſſalgemälden im großen Rathausſaale die allmähliche Entwicklung der Elblandſchaft dargeſtellt hat, ſo wäre es gerade an dieſer Stelle auch eines großen Malers würdig geweſen, die ſeltſamen Veränderungen künſtleriſch wiederzugeben, die mit der Umgebung des Rathauſes im Laufe der Jahrtauſende und Jahrhunderte vor ſich gegangen ſind: zuerſt eine weite von Ebbe und Flut beeinflußte Sumpflandſchaft, in der vielleicht auf Pfahlbauten Fiſcher ſiedelten; dann eine belebte Handels- und Heerſtraße, die in einer Furt den Fluß überſchritt, am Ufer eine Burg, in der Ritter ein- und ausgehen und ſich wütende Kämpfe mit heidniſchen Wenden abſpielten; darauf ein großer Mühlenteich, in deſſen Fluten ſich die Mauern von Klöſtern und alten Stadtmauern ſpiegelten, und endlich, nachdem der große Brand über das Gebiet hinweggerafft war, ein ſchöner, freier, verkehrsreicher Platz mit einem gewaltigen Kaiſerdenkmal und den ſtattlichen Gebäuden des Rathauſes und der Börſe. — Es iſt faſt wie in einem Märchen, und wir möchten wohl „Ehidher, der ewig Junge“ ſein, um zu wiſſen, wie es hier nach abermals 500 Jahren ausſehen mag.

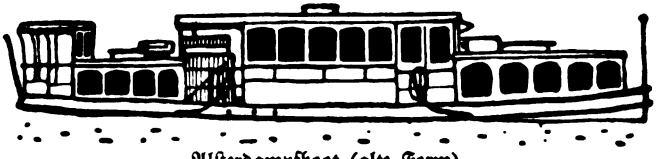
Alsterfahrt.



N	Neustadt	*M*	Mundsburg	*L*	Langerzug
A	Altstadt	*Ei*	Eilbeck	*O*	Osterbeck
G	St. Georg	*H*	Hochbahn	*Bv*	Bellevue
Ho	Hohenfelde	*G*	St. Gertrud-Kirche	*Fs*	Fernsicht
U	Uhlenhorst	*K*	Kuhmühlenteich	*Ro*	Rondeelteich
W	Winterhude	*Au*	Auguststraße	*Go*	Goldbeck
E	Eppendorf	*Fe*	Feenteich	*Kr*	Krugkoppelbrücke
H	Harvestehude	*R*	Rabenstraße	*Li*	Lizentiatenberg
R	Rotenbaum	*Ft*	Fontenay	*Is*	Isebeck
BA	Binnenalster	*Hv*	Harvestehuder Kirche	*Lei*	Leinpfad
AA	Außenalster	*Fä*	Fähre	*Jo*	Johanniskloster
Bo	Bootshaus	*U*	Uhlenhorster Fährhaus	*Ep*	Eppendorfer Kirche
Al	Alsterlust				
At	HotelAtlantic				
HB	Hohfd. Bucht				
S	Schwanenwik				

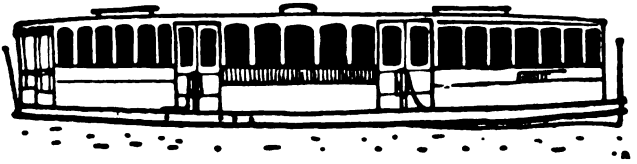
Alſterfahrt.

Lange bevor Dampfer die Alſter befuhren, unternahm man in den ſogenannten Alſterarchen (Bild S. 14) Luſtfahrten auf den Alſterbecken. Es waren breite Boote, in denen etwa 12 bis 15 Perſonen Platz fanden; dieſe Archen waren überdacht und wurden durch Ruder bewegt. Der hamburgiſche Dichter Hagedorn, der in ſeinen Gedichten mehrfach die Schönheit der Alſter beſingt, preiſt auch eine ſolche Alſterfahrt in begeiſterten Verſen. Der erſte Dampfer befuhr die Alſter im Jahre 1856. Es war ein Raddampfer vom Rhein; um die alte Lombardsbrücke durchfahren zu können, mußte ſein Schornſtein zum Niederlegen eingerichtet werden. Wegen ſeiner Länge und Schwerfälligkeit wurde dieſer Dampfer jedoch nie in den Betrieb eingeſtellt. Dann baute man kleinere Schraubendampfer und begann im Jahre 1859 den regelmäßigen Betrieb. Die Alſterdampfboote, die zuerſt mehreren Beſitzern gehörten,



Alſterdampfboot (alte Form).

gingen allmählich in eine Hand über. Seit kurzem unterſteht die Alſterdampfſchiffahrt wie der Straßenbahnbetrieb der Hochbahn-Geſellſchaft. — Am Jungfernſtieg beſteigen wir einen der ſchlanken Alſterdampfer. Die Beſatzung beſteht aus drei Perſonen, dem Führer, dem Steuermann und dem Maſchiniſten. Der Führer,



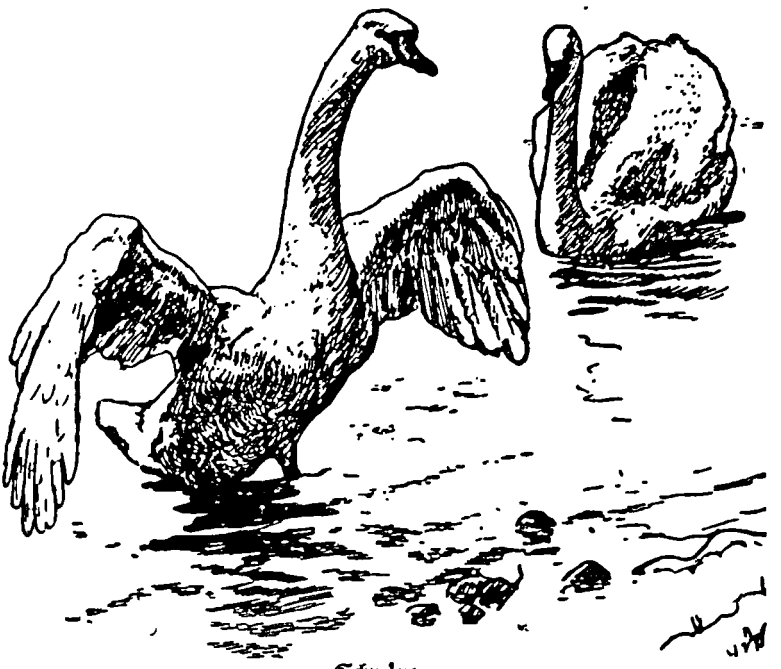
(neue Form).

auch wohl Kapitän genannt, befeſtigt und löſt den Dampfer an den Halteſtellen und nimmt während der Fahrt das Fahrgeld ein.

Der Steuermann ſteuert das Schiff von ſeinem Häuschen aus, das ſich in den älteren Dampfern in der Mitte, in den neueren an der Spitze des Bootes befindet. Der Maſchiniſt oder Heizer bedient die Maſchine, indem er auf gewiſſe Klingelzeichen mit voller oder halber Kraft vorwärts oder rückwärts fährt; zeitweilig guckt er auch wohl einmal aus ſeinem heißen Maſchinenraum heraus, um friſche Luft zu ſchöpfen. Wenn wir über die Binnenalſter fahren, haben wir das Gefühl, wie eng doch eigentlich dieſes Becken iſt. Es enthält genau 18,79 ha, iſt alſo bedeutend kleiner als das Heiligengeiſtfeld, welches etwa 30 ha mißt. Vom Dampfer aus erſcheint uns alles ſo nahe: die Häuſer, die die Binnenalſter auf drei Seiten wie Mauern umgeben, die Alleebäume, unter denen die Leute luſtwandeln, und die Türme, die allmählich immer höher über den Häuſern emportauchen. — Nach kurzem Aufenthalt geht's unter dem dunklen Bogen der Lombardsbrücke hindurch. Und nun bietet ſich uns plötzlich ein ganz anderes Bild. Weit ſchweift unſer Blick über die große Fläche der Außenalſter hinüber nach den Ufern Harveſtehudes und der Uhlenhorſt, wo überall aus dem Grün der Alleen und Baumgruppen ſchöne Villen hervorlugen. Die Außenalſter iſt mit 165 ha ungefähr ebenſo groß wie der Stadtpark und der Ohlsdorfer Friedhof vor ſeiner Erweiterung.

Wenn wir bei der Badeanſtalt Alſterluſt vorüber ſind, ſehen wir das St. Georger Ufer ſo nahe vor uns, daß wir die Einzelheiten deutlich erkennen können. Dort iſt das große Hotel Atlantic (Bild S. 24) mit der Weltkugel auf dem Dache; dort gegenüber der Pferdeſchwemme führt die Alſtertwiete bergauf nach der niedlichen St. Georger Kirche (Bild S. 21). Über den kurz geſchorenen Linden ſchauen die hohen Häuſer hinweg und dahinter die doppeltürmige katholiſche Marienkirche. Hier iſt die kleine Inſel bei der Gurlittſtraße mit dem Boothauſe des Hamburger Seglervereins, und dort geht's in die Lohmühlenſtraße hinein, vorbei an dem im Jahre 1821 begründeten älteſten Allgemeinen Krankenhauſe. Bis 1854 lag hier am Ufer eine Windmühle, die den Schuhmachermeiſtern gehörte

und in der Eichenrinde zu Lohe gemahlen wurde. Damals mündete in der Nähe der Stadtgraben, der St. Georg umſchloß und deſſen Spuren wir noch in einem Teil der Lübecker Bahnſtrecke und in der tiefen Einſenkung im Hintergarten des Krankenhauſes erkennen können. Dieſer Stadtgraben ſperrte den Weg, ſo daß die Leute, welche von der Lohmühle aus nach der Uhlenhorſt gehen wollten, einen weiten Umweg durch die Lohmühlenſtraße und weiter bei der Kuhmühle vorbei machen mußten. Das Bedürfnis einer beſſeren Verbindung der Uhlenhorſt mit der Stadt veranlaßte 1852 eine Aktiengeſellſchaft, ſich zu erbieten, einen Fußweg von der Lohmühle bis zur Uhlenhorſt anzulegen, wenn ihr geſtattet würde, ein Wegegeld von einem halben Schilling ($^1/_2\,\beta$) oder Sechsling für die Perſon zu erheben, bis dadurch das Anlagekapital zurückgezahlt ſei. Der Staat nahm dies Anerbieten an, und ſo wurde über den Wallgraben eine Laufbrücke geſchlagen und eine Pforte mit einem Einnehmerhäuschen errichtet, welche den Namen Alſterpforte erhielt, aber auch Lohmühlenpforte oder Sechslingstor genannt wurde. Der Weg wurde ſo fleißig benutzt, daß die Weggelderhebung ſchon 1862 aufhörte und das Tor bald darauf abgebrochen wurde. Die Straße hinter dem Krankenhauſe heißt aber noch heute „Sechslingspforte". — Von unſerm Dampfer aus ſehen wir, wie es unter einer kleinen Brücke hindurchgeht. Hier liegt die Hohenfelder Bucht, die zur Unterbringung von Schuten dient und in der früher die Schwäne ihr Winterquartier bezogen. Der Name der Bucht erinnert daran, daß hier der Stadtteil Hohenfelde an die Alſter ſtößt. — Dicht bei dem Eingange zu jener Bucht bezeichnet ein ſteinerner Hund, daß dort Hunde baden dürfen; ſo hat die Alſter nicht nur ihre Pferdeſchwemme, ſondern auch ihre Hundebadeanſtalt. Das freudige Gekläff ſchallt bis zu uns herüber. — Unſer Dampfer fährt nun bei einer großen Badeanſtalt vorüber, die ebenſo wie die Halteſtelle, bei der wir ausſteigen, „Schwanenwik" heißt. „Wik" bedeutet „Bucht". Und wirklich verſammeln ſich in dieſer Bucht die Schwäne gerne und laſſen ſich wohl vom Ufer aus füttern. Schon ſeit mehreren hun-



Schwäne.

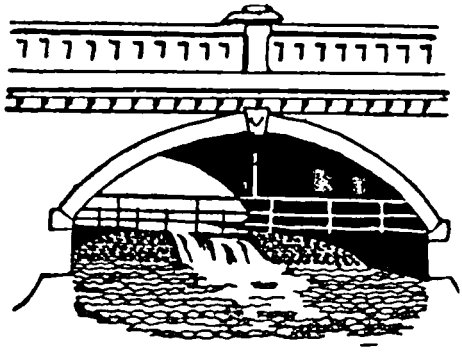
dert Jahren hält Hamburg Schwäne auf der Alſter, und der Alſterſchwan iſt geradezu ein Wahrzeichen Hamburgs geworden. Nach der Franzoſenzeit gab es nur noch drei Schwäne auf der Alſter. Es wurden 20 dieſer Tiere aus Holland eingeführt, die ſich bald ſo ſtark vermehrten, daß man viele Schwäne an andere Städte abgeben konnte. An verſchiedenen Stellen der Alſter ſind unweit des Ufers Niſt- oder Brutkäſten angebracht. Niedlich ſieht es aus, wenn die Jungen ihre Eltern begleiten. Auch wenn ſie ſchon die Größe der alten Schwäne erreicht haben, unterſcheiden ſie ſich doch noch von ihnen durch ihr graues Gefieder und ihre dunklen Schnäbel gegenüber dem ſchneeweißen Gefieder und den roten Schnäbeln der Alten. Um die Schwäne am Fortfliegen zu hindern, wird ihnen in ihrer Jugend das letzte Glied des rechten Flügels im Gelenkknorpel geſtutzt. Die Alſter iſt zeitweilig auch noch von anderen

Vögeln belebt. Im Herbſte kommen Stockenten zu vielen Hunderten und laſſen ſich mitten auf der Außenalſter nieder. Des Nachts fliegen ſie fort, um an den Landſeen und Marſchgräben Holſteins Nahrung zu ſuchen; am Tage ſchlafen ſie auf der Alſter. Es iſt ſeltſam, daß dieſe ſcheuen Vögel hier mitten in der Großſtadt Ruhe

Möwen.

und Sicherheit ſuchen. Ähnlich machen es die Möwen im Winter: es ſind meiſtens Lachmöwen. Sie haben herausgefunden, daß ſie

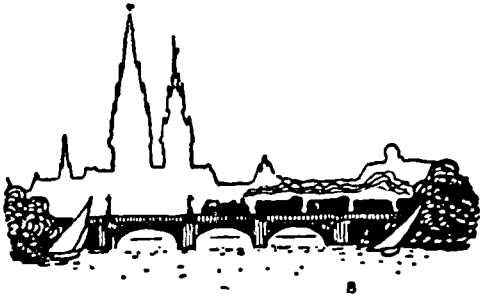
hier am beſten Sicherheit und Nahrung finden; auch ſie fliegen nachts fort, um in den Schilfdickichten der unteren Elbe zu ſchlafen. Während des Krieges ſind die Möwenſchwärme allmählich weggeblieben. Die Tiere haben wohl gemerkt, daß wir armen Hamburger ſelbſt Not litten und leider für ſie nichts übrig hatten. Mit beſſeren Zeiten kommen auch ſie wohl wieder zu uns zurück. — Beim Schwanenwik mündet der Eilbeck-Kanal in die Alſter. Soeben fährt der Dampfer, den wir verlaſſen haben, in dieſen Kanal hinein. Unter der Schwanenwikbrücke, unter der außerordentlich breiten, niedrigen und dunklen Mundsburger Brücke und der Kuhmühlenbrücke hindurch kommt er in den Kuhmühlenteich, eine Erweiterung des Eilbeck-Kanals. Erſt in den ſiebenziger Jahren wurde der Eilbeck-Kanal mit der Alſter in freie Verbindung geſetzt; bis dahin war der Bach aufgeſtaut und trieb eine ſtädtiſche Kornmühle, „Kuhmühle" genannt. — Die Hochbahn überquert den Kuhmühlenteich auf einer langen, zierlichen Brücke; in ſeinen Waſſern ſpiegelt ſich der gelblich rote Turm der im Jahre 1885 eingeweihten Gertrudkirche. In den Anlagen vor dem Gotteshauſe ſteht die am 10. November 1883 gepflanzte Luthereiche. Für den Kirchenbau wurde das halbe Vermögen der im Jahre 1842 abgebrannten St.-Gertrud-Kapelle gebraucht; die andere Hälfte fand Verwendung für den Bau des Gertruden-Stifts an der Bürgerweide. — Unter einigen anderen Brücken hindurch fährt der Dampfer bis zur von Eſſen-Straße in Barmbeck. Bei der Friedrichsberger Straße beginnt der Teil des Flüßchens, der ſich noch in ſeiner urſprünglichen Weiſe durch die Wieſen ſchlängelt. „Eilbecktal" heißen die reizenden Anlagen nahe der Irrenanſtalt Friedrichsberg, durch die ſich hier der Eilbeck windet. Auf preußiſchem Gebiet heißt der Fluß Wandſe. Er durchfließt die Stadt Wandsbek, der er den Namen gegeben hat. In Wandsbek iſt der Fluß zu einem Mühlenteich aufgeſtaut worden, deſſen Waſſer ſich über ein Wehr ergießt. Wir ſehen dieſen Mühlenteich und das Wehr von der Vorortsbahn aus, die kurz vor der Halteſtelle Friedrichsberg das Flüßchen überſchreitet. Das Waſſer der Wandſe



Wehr.

oder des Eilbecks gelangt jetzt meiſtens nicht mehr in die Alſter, ſondern wird kurz vor der Einmündung in den Kanal in ein Siel geleitet, ſo daß es hilft, die Siele zu durchſpülen. Einſt ſchlängelte ſich der Fluß noch weiter bis zur Alſter durch die Wieſen und mündete in zwei Armen. Der nördliche Arm, der Schürbeck, iſt zugeſchüttet worden, und nur ein Straßenname erinnert noch an ihn. Das Land zwiſchen dem Kuhmühlengraben und dem Schürbeck kaufte ein Mann namens Mund, der ſeinen Beſitz die „Mundsburg" nannte; Haus und Garten wurden in der Franzoſenzeit verwüſtet und nachher nicht wieder hergeſtellt. Den Eilbeck kanaliſierte man zuerſt bis zur Richardſtraße, ſpäter bis zur Friedrichsberger Straße.— Von der Mündung des Eilbeck-Kanals aus ſpazieren wir nun am Ufer der Alſter entlang der Uhlenhorſt zu. Der Name dieſes Stadtteils hängt mit dem einer Familie Uhle zuſammen, die hier Beſitz hatte; auf Uhlenhorſte oder Eulenneſter bezieht er ſich nicht. Noch früher hieß dieſe Gegend Papenhude. Auf der Uhlenhorſt und auf der Mundsburg befanden ſich Immenhöfe, die hier beſonders vorteilhaft lagen, weil die ausgedehnte Rönnheide den Bienen reichlich Nahrung bot. Das wenig einträgliche ſtädtiſche Pachtgut Uhlenhorſt wurde im Jahre 1837 an Privatleute verkauft, welche die niedriggelegenen Wieſen durch Gräben entwäſſerten, ſie erhöhten und mit Straßen durchzogen. Die Straße, die nach dem ehemaligen Pachthofe hin führte, wurde der Hofweg genannt, und auch andere Straßennamen in den umliegenden Gebieten erinnern an die alten Zeiten, z. B. die Namen: Papenhuderſtraße, Immenhof, Rönnhaidſtraße und Mundsburgerdamm. — Durch herrliche Anlagen kommen wir zur „ſchönen

Aussicht". Diesen Namen führt die Straße an der Alster mit vollem Recht. Wir sehen von hier aus über den breiten Wasserspiegel hinweg die Lombardsbrücke und dahinter die Stadt mit ihren Türmen. Dieses Bild ist oft gezeichnet worden. Wir wollen's auch einmal versuchen. Ein wagerechter Strich, drei Bogen, die Eisenbahn, die darüber hinwegfährt, zu beiden Seiten Gebüsch und dahinter die Häuser und Türme, dann noch ein paar Wolken, davor vielleicht ein Segelboot! Die Straße "An der schönen Aussicht" ist mit herrlichen Landhäusern und prächtigen Gärten geschmückt. Die Alleebäume sind meistens abwechselnd Eichen und Eschen. Von einer kleinen Brücke aus sehen wir an der einen Seite die Außenalster, die hier schon schmäler wird, und an der anderen Seite den stillen Feenteich. Er ist auch ganz von Villen und Gärten eingeschlossen und am Tage meistens mit vielen Booten belebt. Die Büsche und Bäume tauchen an vielen Stellen ihre Zweige ins Wasser hinab. Ob hier des Nachts wohl die Feen und Elfen ihre Reigen tanzen? — Ein paar Schritte zurück, und wir befinden uns an der Haltestelle „Auguststraße". Dort stand noch bis vor kurzem das Walküren-Denkmal, das ebenso wie das Standbild Kaiser Karls des Großen auf dem Fischmarktbrunnen, der Neptun auf dem Haus der Amerikalinie und die Kamelgruppen auf der Schaartorsbrücke dem Kriege zum Opfer gefallen ist. Das Denkmal stellte eine Walküre oder Schlachtjungfrau dar, die einem auf feurigem Pferde reitenden germanischen Krieger mit der Hand wies, wo er die Feinde finden würde. Der leere Steinsockel steht noch dort; er heißt wohl scherzweise das „Walkürengrab." — Wir fahren nun mit einem Dampfer quer über die Alster nach Harvestehude. Über den Häusern und Bäumen



Lombardsbrücke von weitem.

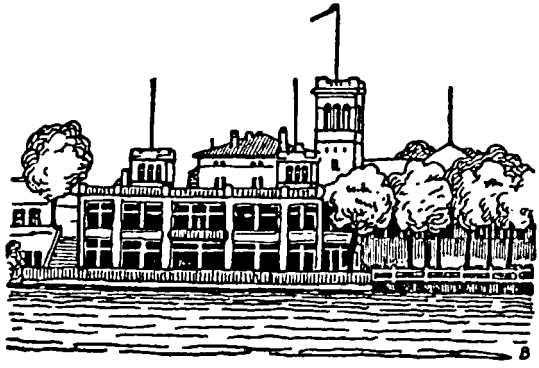
guckt die vielzackige Johanniskirche (Bild S. 25) hervor, die an der Heimhuderstraße liegt. Dieser Name erinnert an das verschwundene Dorf Heimichhude, welches sich in dieser Gegend befand, ehe das Nonnenkloster im Jahre 1295 hierher verlegt wurde. Wir verlassen das Dampfboot an der Haltestelle „Rabenstraße". „Die alte Rabe" war einst ein Gartenlokal, das ähnlich beliebt war wie heute das Uhlenhorster Fährhaus. Auf dem Namensschild der Straße hockt

ein drolliger Rabe; früher trug er sogar eine große blaue Brille auf dem Schnabel. Bei der Haltestelle „Rabenstraße", ungefähr dort, wo einst der Hundebeck mündete, steht am Ufer das Häuschen der Alsterpolizei. Ihre Barkassen fahren von hier aus auf der Alster und ihren Seitengewässern umher, um Ordnung zu halten. Zur Linken führt ein Weg an der Alster entlang der Stadt zu. Diese Promenade, die erst kürzlich angelegt worden ist, führt den Namen „Alsterufer". Früher war hier der Weg durch Gärten gesperrt, die sich bis an die Alster erstreckten. Durch

herrlichen Baumbeſtand zeichnete ſich beſonders ein Gebiet aus, das nach ſeinem früheren Beſitzer „Fontenay" heißt. Leider ſind der Weganlage viele dieſer Bäume zum Opfer gefallen, die ſehr wohl hätten ſtehenbleiben können. Durch die Anlage des Weges iſt aber endlich der Wunſch erfüllt, daß nun eine Ringſtraße die ganze Außenalſter umgibt. — Zur Rechten führt von der Rabenſtraße aus eine alte, ſchattige Allee, der Harveſtehuder Weg, nach Norden. Dieſe mit herrlichen Gärten und Villen geſchmückte Straße iſt durch breite Vorgärten von der Alſter getrennt. Die Alleebäume ſind meiſtens Ulmen; am Gitter der Vorgärten ſtehen hier und da noch einige knorrige, alte Eichen. Ihr Auftreten bezeichnet genau, bis wie weit einſt Marſchall Davoût die Bäume um die Stadt niederlegen ließ. Früher reichte dieſe Eichenallee bis nahe an die Stadt heran. In größeren Beſtänden finden wir die alten Eichen noch auf der Krug- oder Eichenkoppel, einem Park, durch den die Straße nach der Krugkoppelbrücke über die Alſter führt. Eine Eiche iſt geſtürzt; man hat ſie ſo liegen und mit Efeu überwachſen laſſen. In dieſem Hain erinnert ein Gedenkſtein an den hamburgiſchen Dichter Hagedorn, der ſich hier gern aufhielt. Er iſt auf einer Bronzetafel dargeſtellt, wie er auf einer Bank ſitzt und ſchreibt, während über ihm im Baume ein Vogel ſingt. Unter dem Bilde ſteht: „Hier dichtete Friedrich Hagedorn. * 1708, † 1754." Der Krugkoppel ſchräg gegenüber erhebt ſich am Orde oder an der Ecke des Harveſtehuder- und Mittelwegs der Lizentiatenberg. Die Anhöhe hieß früher in der Kloſterſprache der „Jungfernberg", weil ſie ein Lieblingsaufenthalt der Kloſterjungfrauen war. Oben ſteht ein vom Dichter Hagedorn beſungener Baum, den er eine Eiche nennt, während er in

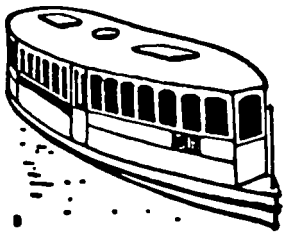
Hagedorn-Denkmal.

Wirklichkeit eine Linde ist. Ein anderer, der kleine Lizentiatenberg, liegt südlich vom Borstler Jäger; dieser, auch dem Kloster gehörig, diente ehemals als Ausflugspunkt der Klosterdamen. Beide Lizentiatenberge sind uralte Hügelgräber. — Wir gehen von der Eichenkoppel auf dem Harvestehuderweg zurück und begeben uns auf dem Fährdamm, einem breiten Wege zwischen den Vorgärten, nach der Fähre. Aus dem Garten des gegenüberliegenden Uhlenhorster Fährhauses tönt Orchestermusik zu uns herüber. Die Kapelle sitzt in einem kleinen Pavillon, und der schattige Garten ist dicht besetzt mit einer fröhlichen Menge. Vor dem Gartenlokal wimmelt es von Ruder-, Paddel- und Segelbooten, so daß die Dampfer beständig Warnungssignale geben müssen und kaum durchkommen können. Wir besteigen die Fähre die sich von den übrigen Alsterdampfern nur dadurch unterscheidet, daß sie vorne und hinten gleich breit ist. Bald sind wir drüben und nach wenigen Schritten auf dem Anlegesteg vor dem Uhlenhorster Fährhaus. Die Bucht zwischen dem Gartenlokal und dem Anlegesteg liegt voll von Paddelbooten, deren Insassen, meist in recht bequemer Lage, lachend, schwatzend, rauchend, dem Konzert lauschen. Das Uhlenhorster Fährhaus gehört zu den beliebtesten Vergnügungslokalen der Hamburger, und kein Fremder versäumt seinen Besuch. Es ist aber auch für den Einheimischen immer wieder ein Genuß, an schönen Sommertagen das Leben und Treiben auf dem Wasser zu beobachten und dabei die schöne Musik und den herrlichen Ausblick über die Stadt mit ihren Türmen zu genießen.

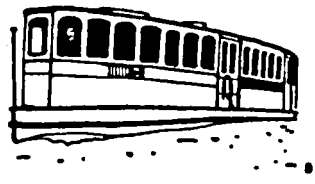


Uhlenhorster Fährhaus.

Neben dem Uhlenhorſter Fährhaus mündet wieder ein Nebengewäſſer der Alſter, der Oſterbeck-Kanal, deſſen breite Mündung „Langerzug" heißt. Man kann den Langenzug auch als eine Bucht der Außenalſter anſehen. Dieſen Kanal befahren Dampfer ſelten, um ſo mehr aber Schuten und andere Laſtfahrzeuge, die Kohlen nach den zahlreichen Fabriken und dem Gaswerk befördern, die an dieſem Kanal liegen. Der Oſterbeck-Kanal erſtreckt ſich zwiſchen der Uhlenhorſt und Winterhude und durch Barmbeck, unter der Hochbahn hinweg, bis faſt an die Vorortsbahn heran, von der aus wir ſeine gelblich gefärbten Fluten ſehen können. Weiter oberhalb ſchlängelt ſich der nicht kanaliſierte Teil des Baches durch ſumpfige Wieſen. Eine Dampferlinie führt in den Langenzug hinein bis zur nächſten Brücke, der Mühlenkampbrücke. — Wir beſteigen nun beim Uhlenhorſter Fährhaus den Winterhuder Dampfer. Dieſer überquert den Langenzug und hält bei der Anlegeſtelle „Bellevue". Die Fortſetzung dieſer Straße heißt „Fernſicht"; ſo beziehen ſich alſo alle dieſe Straßennamen auf den Ausblick, den man von ihnen genießt. An der Fernſicht befindet ſich ähnlich wie bei der Lombardsbrücke ein ſelbſttätiger Alſterpegel. Von der Auguſtſtraße an wird die Außenalſter allmählich ſchmäler. Unter der Krugkoppelbrücke fährt unſer Dampfer in den Hauptarm der Alſter hinein. Unter einer anderen, kleineren Brücke führt ein ſchmaler Kanal nordwärts in einen runden Teich hinein, der den Namen „Rondeelteich" trägt. Er iſt ähnlich ſtill wie der Feenteich und wie dieſer von Landhäuſern und Gärten umgeben. Von dem nach dem Rondeelteich führenden Kanal geht nach Nordoſten der Goldbeckkanal ab, der in den Stadtpark führt. — Hinter der Krugkoppelbrücke erweitert ſich der Hauptarm der Alſter noch einmal zu einem Teiche, auf dem während des Krieges das Schwanenhäuschen (Bild S. 24) untergebracht war. Und nun geht's in den ſchmalen, kanaliſierten Alſterfluß hinein, der bis Winter-



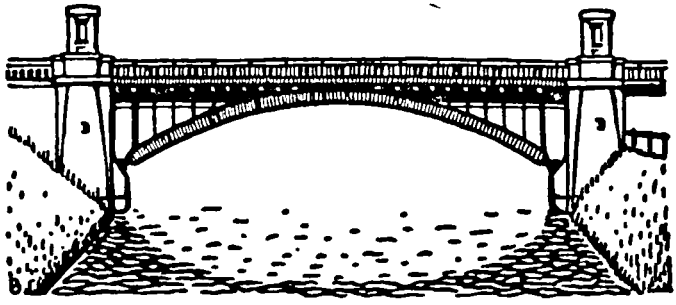
hude auch wohl der „Streek" heißt. Er iſt nur ſo breit, daß zwei Dampfer dicht aneinander vorüberfahren können. Es iſt luſtig anzuſehen, wie das Waſſer am Ufer ſich zuerſt tief ſenkt und dann hoch emporſchlägt; auch gibt es wohl einige Spritzer, wenn ſich die Wellen der beiden Dampfer begegnen. Die Straße auf dem Winterhuder Ufer führt den Namen „Leinpfad". Dieſer Name erinnert an längſt entſchwundene Zeiten und Einrichtungen. Ein Leinpfad oder Treidelweg iſt ein Weg längs einem Fluſſe, auf dem Fahrzeuge flußaufwärts gezogen werden. So geſchah es einſt auch hier. Menſchen oder Tiere zogen an einem langen Tau mühſam die ſchweren Kähne alſteraufwärts gegen die Strömung des Fluſſes. — Das gegenüberliegende Ufer gehört bis zum Iſebeck-Kanal noch zu Harveſtehude. Hier erinnern manche Straßennamen an das ehemalige Nonnenkloſter. So hielt der Dampfer z. B. früher an einer jetzt eingegangenen Halteſtelle namens „Frauental". Als im Jahre 1529 die neue Lehre in Hamburg eingeführt wurde, weigerten ſich die Nonnen, ihr Kloſter zu verlaſſen. Als alle Verhandlungen mit den widerſpenſtigen Damen vergeblich waren, wandten die Hamburger ein ſehr einfaches und durchſchlagendes Mittel an. Unter Aufſicht von zwei Herren des Rats und ſechs Bürgern wurde im Jahre 1530 das Kloſter bis auf die Grundfeſten abgebrochen. Die Kloſterfrauen erhielten das Johanniskloſter zur Wohnung angewieſen, behielten aber ihre Ländereien mit allen Rechten zu ihrem und der Bürgertöchter Unterhalt, die fortan in dieſe nunmehr lutheriſche Stiftung aufgenommen wurden. Der Name der Stiftung wurde bald mit dem des neuen Wohnſitzes vertauſcht; ſie hieß nicht mehr Kloſter zum Jungfrauental oder Harveſtehuder Kloſter, ſondern St. Johanniskloſter. Der alte Name Herwerdeshude, welcher ſich nach und nach in Harveſtehude verwandelte, blieb den vom Kloſter ſelbſt früher bewirtſchafteten Ländereien, die 1532 verpachtet wurden. Lange Zeit wußte man gar nicht genau,



wo das Kloſter geſtanden hatte; erſt 1785 fand man die Grundfelſen wieder auf. Jetzt wird die Erinnerung an das Kloſter wachgehalten durch mehrere Straßennamen, z. B. Nonnenſtieg, Kloſterſtern, Abteiſtraße, Heilwigſtraße u. a. Auch an ein zweites verſchwundenes Dorf, Odersfelde, das hier vor der Anlage des Kloſters lag, erinnert ein Straßenname. —

Wir kommen nun an der Mündung des Iſebeck-Kanals vorüber. Er erſtreckt ſich langhin, bildet die Grenze zwiſchen den Stadtteilen Harveſtehude und Eppendorf und findet ſein Ende erſt in Eimsbüttel bei der Chriſtuskirche. Der Iſebeck, der in den ſiebenziger und achtziger Jahren kanaliſiert worden iſt, nahm in alten Zeiten mehrere Nebenbäche in ſich auf, die jetzt alle verſchwunden ſind, nämlich den Pfeffermühlenbeck, der längs der Bartelsſtraße floß und bei der Fruchtallee mündete, den Wevelsbeck längs dem Grindelberg und den Ottersbeck, von dem noch Spuren im Eimsbüttler Gehölz erhalten ſind. Der alte Iſebeck vom Weidenſtieg ab bis auf Altonaer Gebiet blieb als trockener Graben erhalten, welcher an den durchquerten Straßen mit kleinen Brücken überſpannt iſt. Auch der Diebsteich in der Nähe des Holſtenſtraßen- und Kaltenkirchener Bahnhofs, deſſen Abfluß der Iſebeck bildete, iſt ſeit langem trocken gelegt. — Auf der breiten ſeeartigen Binnen- und Außenalſter hatten wir gar nicht das Gefühl, uns auf einem Fluſſe zu befinden. Erſt jetzt, da wir auf dem ſchmalen Alſterkanal zwiſchen den Stadtteilen Eppendorf und Winterhude dahinfahren, kommt es uns zum Bewußtſein. Welche Stadtteile liegen denn eigentlich am rechten und welche am linken Ufer der Alſter? Darüber täuſchen ſich viele Leute, weil ſie nicht bedenken, daß man bei der Beſtimmung der Ufer ſein Geſicht der Mündung des Fluſſes zuwenden muß. Auch wir können uns bei einer Fahrt alſteraufwärts leicht irren. Wir müſſen uns umdrehen und nach Süden ſehen, nach der Richtung, wohin die Alſter fließt. An dem linken Ufer der Alſter liegen alſo die Stadtteile Winterhude, Uhlenhorſt, Hohenfelde, St. Georg und die Altſtadt, am rechten Eppendorf, Harveſtehude, Roterbaum und die Neuſtadt.

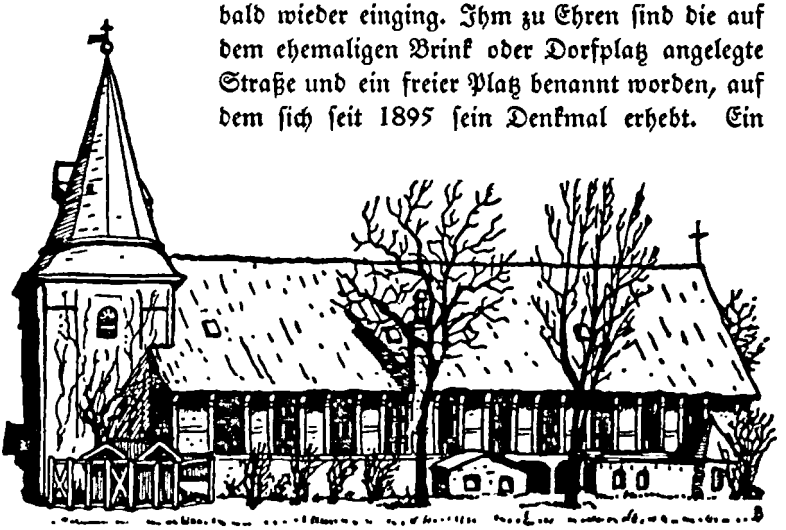
Die Stadtteile Barmbeck, Eilbeck, Borgfelde, Hamm und Horn liegen auch am linken Ufer der Alſter, ſtoßen aber nicht an das Waſſer. Eimsbüttel und St. Pauli liegen am rechten Ufer der Alſter, ohne bis an den Fluß zu reichen. Bei einem Gewäſſer, das wie unſere Alſter von Norden nach Süden fließt, iſt auch die Darſtellung auf der Landkarte leicht irreleitend, da hier das rechte Ufer links und das linke Ufer rechts liegt. — Unſer Dampfer iſt inzwiſchen weiter alſteraufwärts gefahren. Er kommt unter der Hochbahnbrücke hinweg, auf der die Ringzüge verkehren, und bald



Hochbahnbrücke.

darauf unter einer ähnlichen für die Ohlsdorfer Strecke. Zwiſchen beiden liegt am Eppendorfer Ufer das reizende neue Johanniskloſter. Die Damen waren zuerſt entſetzt, daß ſie zwiſchen den beiden Hochbahnſtrecken eingekeilt wohnen ſollten. Jetzt ſind ſie ſehr zufrieden, daß ſie ſich in ihrem ſchönen Garten am maleriſchen Ufer der Alſter aufhalten können; das Geräuſch, welches das Fahren der Hochbahn verurſacht, hören ſie kaum mehr. — Nun taucht die kleine Eppendorfer Kirche auf mit ihrem plumpen, ſchiefen Turme; auch dieſe Kirche führt den Namen „Johanniskirche". Als ſie im Jahre 1661 gebaut wurde, und lange nachher, war Eppendorf, wie ſein Name ſagt, ein Dorf mit niedrigen, ſtrohgedeckten Häuſern. Jetzt iſt es ein dichtbebauter Stadtteil mit hohen Häuſern, zwiſchen welchen ſich die Dorfkirche faſt putzig und doch ehrwürdig ausnimmt. Neben der Kirche lag am Waſſer der Alſter das alte Schulhaus, in dem von 1768 bis 1778 der

Kantor und Lehrer Samuel Heinicke wirkte. Er begründete hier die erſte deutſche Taubſtummen-Anſtalt, die nach ſeinem Weggang bald wieder einging. Ihm zu Ehren ſind die auf dem ehemaligen Brink oder Dorfplatz angelegte Straße und ein freier Platz benannt worden, auf dem ſich ſeit 1895 ſein Denkmal erhebt. Ein



Eppendorfer Kirche.

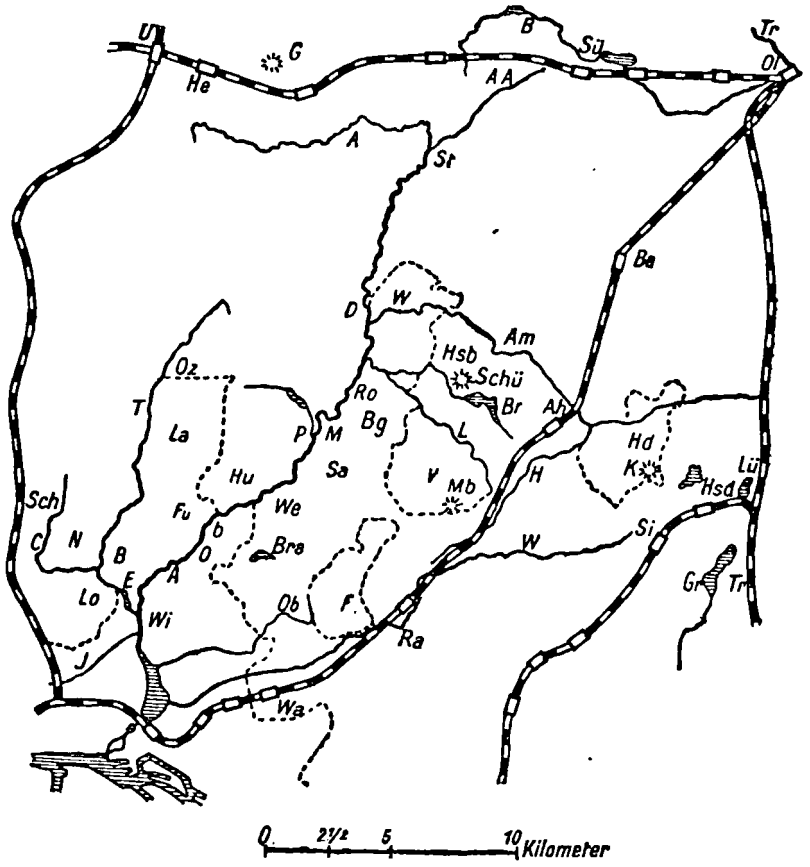
Sockel aus poliertem Granit trägt die von einem taubſtummen Bildhauer verfertigte Bronzebüſte des verdienten Mannes. Nun ſind wir am Ende unſerer Fahrt angelangt; denn weiter als bis zum Winterhuder Fährhaus fährt der Dampfer noch nicht. Die Fahrten ſollen aber noch einmal bis Fuhlsbüttel und Ohlsdorf ausgedehnt werden, wenn erſt der Alſterfluß bis dorthin kanaliſiert ſein wird. Die großartig geplanten Arbeiten an dieſem Teile des Alſterverlaufs ſind leider durch den Krieg geſtört worden; doch ſieht man ſchon aus den bis jetzt fertiggeſtellten Teilen, wie ſchön das Ganze werden wird. Der bisher 7½ km lange, geſchlängelte Alſterlauf von Fuhlsbüttel bis zur Winterhuder Brücke wird durch die Kanaliſation auf 4,9 km verkürzt. Die Anlage mehrerer beckenartiger Erweiterungen und dreier Seitenkanäle ſoll der Überflutungsgefahr begegnen. Am Ufer ſind viele Grünplätze vorgeſehen, und der Baumbeſtand ſoll möglichſt geſchont werden. Bei den Aus-

schachtungsarbeiten zwischen Maienweg und Alster stieß man auf zwei uralte Friedhöfe. Man fand mehr als 200 gut erhaltene Urnen mit allerlei Beigaben. Die Friedhöfe stammen aus der Zeit um Christi Geburt, zwischen der älteren und jüngeren Eisenzeit. Der Reichtum an Urnenfriedhöfen hier und an anderen Stellen zeugt von ehemaliger reicher Besiedelung des Alstertals.* — Es ist interessant, der Entwicklung des Alstertals von Fuhlsbüttel bis zur Mündung bei Hamburg nachzugehen, wenn diese Untersuchungen auch nicht überall unumstößlich Sicheres ergeben haben. Der Vorfahr unserer Alster, wohl ein Schmelzwasserfluß aus der sogenannten zweiten Eiszeit Schleswig-Holsteins, bildete gewiß damals schon eine unsere Außenalster weit übertreffende Wasserfläche bis Fuhlsbüttel hin. Allmählich hob sich der Boden; es bildeten sich Schlickwatts und sumpfiges Wiesengelände, von der Alster schlängelnd durchzogen, die höheren Ufer mit Wald bedeckt. Wichmann hat in den siebenziger Jahren Untersuchungen angestellt, wie weit aufgeschwemmter Boden vorkommt, und die so vorgefundene Uferlinie folgendermaßen festgestellt: Herrengraben, Admiralitätstraße, Küterwall, Hohe Bleichen, Gänsemarkt, Esplanade, Alsterglacis, dann eine Bucht bei der Badestraße (Hundebeck), Harvestehuder Weg, Tal des Isebecks, Schlump, Eppendorfer Weg, Lehmweg, Eppendorfer Landstraße, den Tarpenbeck entlang um Groß-Borstel herum, Alsterkrug, nördlichste Spitze in Ohlsdorf, Alsterdorfer Straße bis Winterhude, das östlich bleibt, von hier im Bogen in das weite Tal des Osterbecks mit Ausläufern in den Stadtpark, Barmbeck bleibt östlich, dann Eilbecktal bis Wandsbek, Eilbeckerweg, Wandsbecker Chaussee, nördlich von der Güntherstraße und dem Graumannsweg, Bucht bei der Barcastraße nach St. Georg hinein, an der Alster, Ferdinandstraße, Rathausstraße, Dornbusch. — Allmählich verwandelten sich die Seitenbuchten in Moore, z. B. die Looge in Eppendorf, das Eppendorfer und Borstler Moor usw. Im Winter war das Wiesenland überschwemmt, im Sommer diente es als Viehweide und zur Heugewinnung. Welche

* Das Folgende nach Melhop.

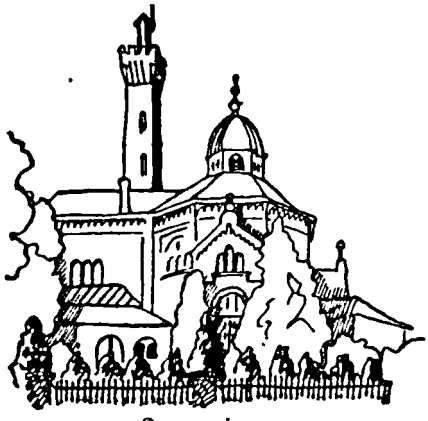
Geſtalt die Alſter zwiſchen Eppendorf und Hamburg gehabt hat, iſt ſchwer feſtzuſtellen. Wahrſcheinlich wurde ſie durch den Iſebeck und Hundebeck nach Oſten und durch den Oſterbeck und Eilbeck wieder nach Weſten abgedrängt. So floß ſie wohl auf den Neuen Jungfernſtieg zu, wo ſie von dem Geeſtrande zurückgeworfen wurde. Vom Plan floß ſie dann wahrſcheinlich im Bogen nach der Ecke der Großen Bleichen und der Stadthausbrücke, wo ſie am ehemaligen Pferdeborn (hinter dem Stadthaus) wieder vom Geeſtrand abprallte. Von da an iſt der Verlauf des alten Alſterlaufes umſtritten. Während man bisher faſt allgemein annahm, daß das gewundene Mönkedamm-Nikolaiflet der alte Alſterfluß ſei, wollen neuere Forſcher in dem geradegerichteten Graskeller-Admiralitätſtraßen-Flet den urſprünglichen Unterlauf erkennen. Die Alſter vereinigte ſich einſt mit der Elbe erſt etwa beim Johannisbollwerk gegenüber Steinwärder. Übergänge über die bis zum 12. Jahrhundert noch nicht aufgeſtaute Alſter gab es nur in Geſtalt von Furten bei Eppendorf und Hamburg.

Das Alſtertal.



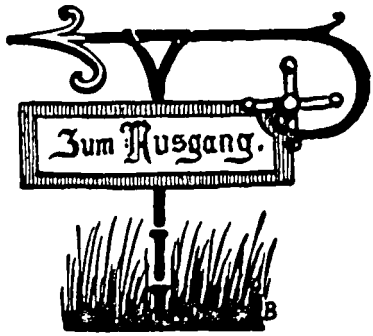
U	Ulzburg	*Hsd*	Hoisdorf	*D*	Duvenſtede	*We*	Wellingsbüttel	*Hu*	Hummelsbüttel
He	Henſtedt	*Tr*	Trittau	*Hsb*	Hoisbüttel	*Bra*	Bramfeld	*La*	Langenhorn
O	Götzberg	*Or*	Großenſee	*Schü*	Schübera	*b*	Klein Borſtel	*Oz*	Ochſenzoll
A	Alſter	*Si*	Siek	*Br*	Bredenbek	*O*	Ohlsdorf	*T*	Tarpenbeck
St	Stegen	*Hd*	Groß Hansdorf	*L*	Lottbek	*A*	Alſterdorf	*B*	Groß Borſtel
AA	Alte Alſter	*K*	Klekut	*Mb*	Mellenberg	*Wi*	Winterhude	*E*	Eppendorf
B	Beſte	*H*	Hunnau	*V*	Volksdorf	*Wa*	Wandsbek	*Lo*	Lockſtedt
Sü	Sülfeld	*W*	Wandſe	*Ro*	Rodenbek	*Ob*	Oſterbeck	*J*	Iſebeck
Ol	Oldesloe	*Ah*	Ahrensburg	*Bg*	Bergſtedt	*F*	Farmſen	*N*	Niendorf
Tr	Trave	*Am*	Ammersbek	*M*	Mellenburg	*Ra*	Rahlſtedt	*C*	Collau
Ba	Bargteheide	*W*	Wohldorf	*P*	Poppenbüttel	*Fu*	Fuhlsbüttel	*Sch*	Schnelſen
Lü	Lütjenſee			*Sa*	Saſel				

Wir können unſern Ausflug in das obere Alſtertal nun auf verſchiedene Weiſe fortſetzen, entweder zu Fuß vom Winterhuder Marktplatz durch die Alſterdorfer Straße nach Ohlsdorf oder auf demſelben Wege mit der Straßenbahn oder auch von der Station Hudtwalkerſtraße aus mit der Hochbahn. Die Vorortsbahn, die auch nach Ohlsdorf fährt, iſt von Winterhude zu weit abgelegen, ſo daß wir ſie nicht benutzen können. Auf unſerm Wege kommen wir durch Alſterdorf, das durch ſeine Anſtalt für Schwachſinnige weit über Hamburg berühmt iſt. In dieſer Anſtalt, die aus vielen Gebäuden beſteht und von weiten Feldern und Gärten umgeben iſt — auch eine Kirche befindet ſich auf dem Gebiete — werden jene unglücklichen Kinder und Erwachſenen gepflegt und unterrichtet, die nicht im Vollbeſitz ihrer geiſtigen Kräfte ſind und die man wohl als Idioten bezeichnet. Es iſt zwar tief traurig, alle dieſe Menſchen zu beobachten, die uns mit blöden Geſichtern anſchauen und ſich, obgleich ſie teils ſchon groß ſind, wie kleine Kinder benehmen; aber doch iſt es auch ein tröſtlicher Gedanke, daß ſie hier in liebevoller Obhut ſind und ſo weit im Unterricht und in Garten- und in anderer Arbeit gefördert werden, als es möglich iſt. Man merkt ihnen an, daß ſie ſich wohl fühlen und ſich ihres leidenden Zuſtandes gar nicht bewußt ſind. Der Urſprung der „Alſterdorfer Anſtalten" weiſt auf Moorfleth zurück. Dort übernahm Paſtor Sengelmann im Jahre 1850 die Leitung einer von Privatleuten begründeten Erziehungsanſtalt für Kinder, die in Gefahr ſittlicher Verwahrloſung ſchwebten. Dieſe Anſtalt, das St. Nikolaiſtift, wurde im Jahre 1860 nach Alſterdorf verlegt, 1863 durch eine Idiotenanſtalt und 1870 durch ein Heim für lediglich körperlich gebrechliche Kinder erweitert. Dem edlen Begründer und langjährigen Leiter der Alſterdorfer Anſtalten zu Ehren iſt die Straße benannt worden, die bei der Alſterdorfer Kirche querfeldein unter der Hochbahn hindurchführt. Dem Eingange der Straße gegenüber iſt ein altes Bauernhaus durch

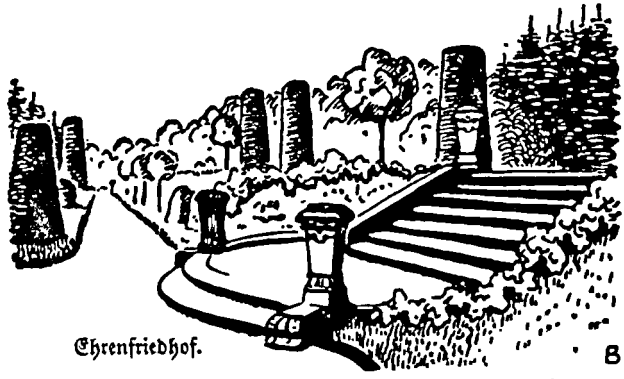


Krematorium.

eine Inſchrift als der Ausgangspunkt dieſer jetzt weit ausgedehnten Anſtalten bezeichnet. — An der Ohlsdorfer Straße liegt kurz vor dem Zentralfriedhof ein rotes Backſteingebäude mit einem hohen Schornſtein. Es iſt das Krematorium oder das Gebäude für Feuerbeſtattung. Die erſte Leiche wurde hier im Jahre 1892 eingeäſchert. Das Krematorium iſt von einem Urnenfriedhof umgeben, wo ebenſo wie in einem Teile des Zentralfriedhofs Urnen mit der Aſche Verſtorbener beigeſetzt werden. Einer Beſtattung im Krematorium beizuwohnen, iſt ſehr erhebend. Langſam bewegt ſich der blumengeſchmückte Sarg unter den Klängen des Harmoniums in die Tiefe; dann ſchiebt ſich lautlos eine Eiſenplatte über den verſchwundenen Sarg, und die Leidtragenden verlaſſen ſtill den Raum. Von der Verbrennung der Leiche mitſamt dem Sarge ſieht man natürlich gar nichts. Nur ein leichtes Rauchwölkchen verrät, daß der Ofen geheizt iſt und daß die Verbrennung ſtattfindet. — Auch der Ohlsdorfer Zentralfriedhof iſt weit über Hamburgs Grenzen bekannt und berühmt. Er iſt nicht nur einer der größten, ſondern auch einer der ſchönſten Friedhöfe. Seine Größe betrug bis zu ſeiner Erweiterung 130 ha; durch Hinzuziehung von preußiſchem Gebiet iſt er jetzt ungefähr auf das Doppelte vergrößert worden. Er reicht nun faſt bis an den Bramfelder See heran. Da man ſich leicht auf dem großen Friedhofe verirren kann, ſind an mehreren Stellen Orientierungstafeln angebracht, die das Kartenbild des Kirchhofs darſtellen und auf denen der jedesmalige Standpunkt des Beſchauers beſonders angegeben iſt. Ferner ſind überall nahe dem Boden Pfeile mit der Bezeichnung „Zum Ausgang“ angebracht, und die Straßen haben



beſondere Namen, z. B. Hauptallee, Ringſtraße, Teichſtraße, Talſtraße, Waldſtraße uſw. Einzelne Teile des Zentralfriedhofs ſind von außerordentlicher Schönheit, z. B. das Roſarium — ein Garten mit den herrlichſten Roſenarten —, die Teichanlagen mit ihren Rhododendron-Hecken, ferner das Birkenwäldchen, das ſich in der Nähe des Waſſerturms durch die ganze Breite des Kirchhofs hinzieht. Dem Gartenbaudirektor Cordes, der ſich beſonders um die Anlage und Verſchönerung des Friedhofs verdient gemacht hat, iſt kürzlich im Roſarium, ſeinem Lieblingsaufenthalt, ein Denkmal errichtet worden. Man vergißt in dieſen und andern Teilen des Kirchhofs völlig, daß man ſich auf einem Totenacker befindet; man glaubt ſich in einen reizenden Park verſetzt. Auch einige Stätten mit berühmten Gräbern werden gern beſucht, ſo der Ehrenfriedhof am Haupt-Eingange, der eine ſchöne Chriſtusfigur aufweiſt und in dem beſonders verdiente Hamburger beigeſetzt werden;



Ehrenfriedhof. B

wir finden hier z. B. das Grab Alfred Lichtwarks. Der Kriegerfriedhof liegt bereits auf dem neu angekauften Gebiet in der Nähe der fünften Kapelle. Er birgt in ungezählten Reihen Opfer des letzten Krieges, meiſt Soldaten, die in hieſigen oder fremden Lazaretten geſtorben ſind. Unfern der fünften Kapelle

befinden ſich die Primusgräber, ebenfalls durch eine Chriſtusfigur geſchmückt. Auf ihrem Sockel ſtehen folgende Inſchriften, die uns über die traurige Veranlaſſung belehren, welche den Tod ſo vieler Menſchen verurſacht hat. Auf der einen Seite ſteht: „Durch Zuſammenſtoß der „Hanſa“ mit dem „Primus“ fanden in der Nacht vom 20. auf den 21. Juli 1902 auf der Elbe bei Nienſtedten 101 Perſonen, Mitglieder und Freunde der Liedertafel „Treue“ von 1887 zu Eilbeck, ihren Tod in den Fluten.“ An der anderen Seite des Sockels leſen wir die plattdeutſchen Verſe:

Zweite Kapelle.

„Bi't Unglück an de Waterkant,
Dar geev dat nich mehr Nam'n un Stand.
Een Nood, een Dood,
Een Grav, een Leev,
Ganz Hamburg ſtunn toſam'n un geev.“

78 Perſonen liegen hier begraben, Männer, Frauen und Kinder, darunter ganze Familien. Braune Sandſteintafeln bezeichnen die Gräber und die Namen. Zwei Ertrunkene ſind nicht aufgefunden worden; die übrigen ſind auf anderen Kirchhöfen beſtattet. In der Nähe dieſer Primusgräber hat man von einem Hügel aus einen ſchönen Ausblick nach Bramfeld mit ſeiner Kirche und ſeinem See. Einſt ſtand dieſer Hügel am Gitter des Kirchhofes. Der Zentralfriedhof in Ohlsdorf wurde im Jahre 1877 eröffnet. Auf einem großen Gedenkſtein in der Nähe der erſten Kapelle leſen wir, daß dort die erſten drei Särge beigeſetzt worden ſind. Seitdem iſt hier eine wahre Totenſtadt entſtanden, die mehr Ein-

wohner hat als die große Stadt Hamburg ſelbſt. Um Platz zu ſchaffen, hat man die Ruhezeit der Toten von 25 auf 20 Jahre erniedrigt. Nach dieſem Zeitraume werden die Gebeine aus den allgemeinen Gräbern herausgenommen und verbrannt. Trotzdem reichte der Platz nicht, und man mußte ſich entſchließen, von Preußen Gebiet zur Vergrößerung des Kirchhofs anzukaufen. Ohlsdorf macht gar nicht mehr den Eindruck eines Dorfes. Es beſteht eigentlich nur aus einer einzigen Straße, die ſich am Friedhof

Zweite Kapelle.

hinzieht und in der ſich Gartenlokale, Wirtſchaften, Handlungen von Grabdenkmälern ſowie von Blumen und Kränzen aneinanderreihen. Mitten dazwiſchen befindet ſich der hochgelegene Bahnhof, in den jetzt ſchon vier verſchiedene Bahnen münden, nämlich die Vorortsbahn, die Hochbahn und ſeit kurzem die vorläufig mit Dampf betriebenen Bahnen nach Langenhorn und nach Poppenbüttel. — Wenn wir vom Friedhof aus die Bahnhofs-Vorhalle durchſchreiten, kommen wir an den Aufgängen zu dieſen Bahnen vorüber und können auf der anderen Seite hinausgehen. Hier haben wir den Blick über die teilweiſe ſchon kanaliſierte Alſter ſowie über das am jenſeitigen Ufer liegende Zentralgefängnis mit ſeinen hohen roten Mauern und ſeinen kleinen vergitterten Fenſtern. Dieſes Gefängnis wurde im Jahre 1879 in Betrieb genommen und allmählich durch Anbauten erweitert. Auch hier ſtieß man bei den Erdarbeiten auf reiche Urnenfelder. Ebenſo hat man auf

dem Ohlsdorfer Friedhof Hünengräber und Urnenfelder aufgefunden, die man teils mitten zwiſchen den Gräbern erhalten hat, z. B. an der Ecke der Kapellen- und Ringſtraße ſowie an der Ecke der Kapellen- und Teichſtraße. — Gegenüber dem Bahnhofe verbindet eine neue Alſterbrücke die Orte Ohlsdorf und Fuhlsbüttel. Die Namen dieſer uralten Dörfer hängen wahrſcheinlich mit Perſonennamen zuſammen, Ohlsdorf, einſt Odelvestorpe, mit Odolf, Fuhlsbüttel mit Fule. Eine ältere Brücke zwiſchen beiden Orten heißt die Ratsmühlenbrücke, weil die hier befindliche Waſſermühle einſt dem Rate der Stadt Hamburg gehörte. Neben der Mühle liegt eine Schleuſe, die das Waſſer der Alſter, das bis hierher eine Höhe von 6,6 m über Null hat, auf 11 m ſtaut. Durch dieſe Schleuſe laſſen ſich im Sommer viele Ruder- und Paddelboote hindurchſchleuſen. Sie gelangen dann auf einen Mühlenteich, und nun beginnt erſt der ſchöne Teil des Alſtertals. Hier windet ſich der liebliche Fluß durch ſaftige Wieſen und hochſtämmige Wälder. Die Strömung iſt oft ſo ſtark, daß man das Boot nur ſchwer fortbewegen kann. Die hohen Ufer ſind teils unterwaſchen und die Wurzeln der Bäume bloßgelegt. Es iſt ein reizendes Flußtal, und es iſt nur zu bedauern, daß nicht ein Weg am Ufer entlang führt. Leider ſtoßen hier und da Privatbeſitzungen an den Fluß. Es iſt wahrſcheinlich ein Verſtoß gegen alte Geſetze, daß die Anwohner der Alſter in Wellingsbüttel, Poppenbüttel u. a. O. Stacheldraht bis an die Alſter ziehen; denn obgleich hier nicht mehr getreidelt wird, ſind doch von altersher die Treidelwege oder Leinpfade in hamburgiſchem Beſitz und dürfen nicht an Private veräußert werden. Von 1306—1310 kauften die Hamburger die Hoheit über den Alſterfluß von vier holſteiniſchen Grafen und legten, nachdem die Friſt für den Rückkauf verſtrichen war, Schleuſen an, um den Waſſerzufluß zu regulieren. Der Erwerb der Alſter war hauptſächlich von Wert für den Transport des Holzes aus den vielen längs dem Fluſſe liegenden Waldungen. Um die Mitte des 14. Jahrhunderts wurde der freie Lauf der Alſter durch die anwohnenden Edelleute gehemmt, die gleichzeitig durch ihre Wege-

lagerungen die Landſtraßen unſicher machten. Deshalb verbanden ſich im Jahre 1347 mehrere Grafen von Holſtein mit der Stadt Hamburg und zerſtörten die feſten Schlöſſer zu Wohldorf und Stegen. Da das letztere, im Sumpfgebiet gelegen, uneinnehmbar war, hungerten ſie den räuberiſchen Grafen aus. Der König von Dänemark bat für ihn, ſonſt hätte er noch den Galgen zieren müſſen. So zog er mit Weib und Kind in die Verbannung nach Dänemark. Die Raubburg bei Stegen wurde dem Erdboden gleichgemacht. Noch jetzt findet man dort Ziegelſteintrümmer, und der alte Burgberg heißt „De Räuwerbarg". — Infolge der Abſperrung der Ufer iſt eine Fußwanderung durch den unteren Teil des Alſtertals nicht ſehr lohnend. Man muß auf der ſtaubigen Chauſſee wandern, entweder am linken Ufer durch den hamburgiſchen Ort Klein-Borſtel und das preußiſche Dorf Wellingsbüttel oder am rechten Alſterufer durch das hamburgiſche Fuhlsbüttel und das preußiſche Dorf Hummelsbüttel. Beide Wege und auch unſere Kahnfahrt führen nach dem ſchön gelegenen großen Dorfe Poppenbüttel. Die ausgedehnten Bauernhöfe zeugen von der Wohlhabenheit der Bewohner. Mitten im Dorfe liegt der hochgelegene Waldſitz Hohenbuchen, der im Beſitz der Familie Lippert iſt. Hier wandelten einſt Klopſtock, Hagedorn, Claudius, die Stolberge und andere Dichter, von dem Kunſtfreund Olde, dem damaligen Beſitzer, geladen. In Poppenbüttel wird das Waſſer der Alſter zu einer Höhe von 13,7 m geſtaut. Die Brückengeländer und Umzäunungen der Schleuſe ſind rotweiß gemalt, zum Zeichen der hamburgiſchen Hoheitsrechte über die Schleuſe. Daher ſagte man früher wohl: „Poppenbüttel is dänſch bet up een Hus, dat is de Slûs!" Beim Ausgang aus dem Dorfe liegt zur Linken ein einſam und romantiſch gelegener Teich, deſſen Waſſer einſt eine Kupfermühle trieb und daher noch der Kupferteich heißt. Er ſtaut die Abwäſſer des nahen Wittmoores auf und dient jetzt der Hohenbuchner Forellenzucht. Bei der Mellenburger Schleuſe (15,9 m) vorüber gelangen wir nach dem reizenden Rodenbeker Quellental, einem vielbeſuchten Ausflugsziel. Auch hier befindet

ſich ein Teich, der durch eine Mühle aufgeſtaut iſt, die einſt Korn mahlte und ſpäter Feilen ſchlug. Auf der Fläche des Teiches und zwiſchen den zahlreichen lauſchigen Inſeln läßt es ſich herrlich rudern. In der Nähe mündet von Oſten her ein Bach in die Alſter, der aus dem Lottbek und dem Bredenbek zuſammenfließt. Der erſtere erinnert an ein verſchwundenes Dorf; Lottbek in der Nähe von Volksdorf ſoll im Jahre 1545 durch die Peſt ausgeſtorben ſein. Der letztere iſt ein Abfluß des Bredenbeker Teiches, der ſchon dicht bei Ahrensburg liegt. Am Bredenbek erhebt ſich nahe Hoisbüttel der 63 m hohe Schüberg, an den ſich mancherlei Sagen knüpfen. Er ſoll dadurch entſtanden ſein, daß ein Eisrieſe ſeinen Schuh voll Sand ausſchüttete. In ſeinem Innern liegt ein ſchlafendes Heer. Der Müllerburſche von Hoisbüttel, der dort einſt einige Pferde beſchlagen hat, ſoll zum Lohne alte Hufeiſen erhalten haben, die ſich nachher als eitel Gold erwieſen. — Von Rodenbek führt der Weg nordwärts durch wunderbaren Buchenwald nach dem hamburgiſchen Walddorfe Wohldorf. Es liegt dort an der Alſter, wo der Ammersbek von rechts mündet. Dieſer Bach kommt von Ahrensburg und weiter her, wo er den Namen Hunnau führt. Wohldorf gehört zu den vier ſogenannten hamburgiſchen Walddörfern. Es ſind Enklaven, d. h. voneinander getrennte und von preußiſchem Gebiet umgebene Landesteile, die von alter Zeit her Hamburg gehören. In Wohldorf befindet ſich noch ein altes Herrenhaus, in dem einſt die Waldherren Gerichtsſitzungen hielten. Wohldorf gegenüber liegt an der Alſter das preußiſche Dorf Duvenſtedt, wo der Fluß durch eine Schleuſe auf 18,1 m aufgeſtaut wird. Im Norden breitet ſich ein großes Sumpfgebiet aus, der Duvenſtedter Brook. Hier halten die Störche an jedem 23. Auguſt eine große Heerſchau ab, ehe ſie fortfliegen. Während des Dreißigjährigen Krieges hauſte dort eine Räuberbande, die an tauſend Mann ſtark war. Während der Franzoſenzeit trieb man alle Pferde der Umgegend hier zuſammen, um ſie vor den räuberiſchen Ruſſen zu verbergen. — Wer ſich nun noch nicht müde fühlt und Luſt verſpürt, bis zur Alſterquelle vorzu-

dringen, der muß noch einen mehrſtündigen Weg in nordweſtlicher Richtung durch Heide und Moor zurücklegen. Bequemer erreicht man die Alſterquelle, indem man von Altona aus mit der Kaltenkirchener Kleinbahn bis Ulzburg fährt und von hier aus in ſüdöſtlicher Richtung etwa eine halbe Stunde marſchiert. Die Alſterquelle iſt durch einen hohen Granitblock mit Bronzetafel gekennzeichnet. Vom nahen Götzberge aus ſieht man die Türme Hamburgs, ſo daß man hier mit einem Blicke Quelle und Mündung überſchaut. Die Alſterquelle iſt ein tiefes Loch, aus dem das Waſſer hervorquillt. Bald ſchon fließen dem Bächlein aus den nahen moorigen Wieſen andere Bäche zu; ſie vereinigen ſich zu einem Flüßchen, das zuerſt 10 km weit nach Oſten fließt und ſich dann ſcharf nach Süden wendet. Bei dem Dorfe Stegen, wo ſich einſt die Räuberburg befand, mündet ein anderer Quellfluß, die alte Alſter, die mit ihrer Quelle einem Zufluß der Trave, der Norder-Beſte, ganz nahe liegt. So entſtand der Gedanke einer Schiffahrtsverbindung zwiſchen Alſter und Trave und damit zwiſchen Hamburg und Lübeck. Schon in der Mitte des 15. Jahrhunderts bemühte man ſich, dieſe Kanalverbindung herzuſtellen. Damals gelang es nicht; wohl aber machte man die Alſter durch Schleuſen oder Kaſten bis weit hinauf ſchiffbar. Erſt im Anfange des 16. Jahrhunderts kam die Verbindung der Alſter und Trave zur Ausführung. Im Jahre 1525 ſchloſſen die Städte Hamburg und Lübeck einen Vertrag mit dem König Friedrich von Dänemark zur Herſtellung der nötigen Arbeiten, die in vier Jahren vollendet wurden. Der König ſtellte Arbeiter und kaufte die Treidelwege an, die zum Teil im Privatbeſitz waren. Im Jahre 1529, alſo gerade zur Zeit der Einführung der Reformation, kamen die erſten Waren auf dieſem Wege von Lübeck in Hamburg an. Es waren nicht etwa Lübecker Schiffe, die in Hamburg mit großem Jubel empfangen wurden, ſondern Hamburger Schiffe, die in Sülfeld an der Norder-Beſte lübeckiſche Waren umgeladen hatten. Dieſe Umladung war wegen der ſehr verſchiedenen Höhenlage des Alſterkanals und der Beſte durchaus erforderlich. Der

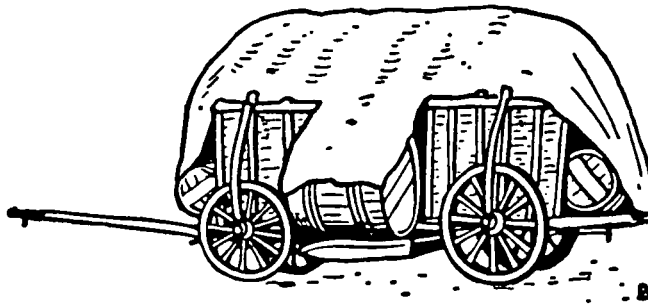
von Stegen bis Sülfeld führende Kanal lag in seinem höchsten Teil nämlich in einer Höhe von 31 m, die Beste dagegen in einer solchen von 20 m; mithin war hier eine Wasserverbindung nicht herzustellen. Auch die Fahrt selbst war mit großen Umständen und Schwierigkeiten verbunden. Man mußte in den Schleusen oft stundenlang die Stauungen abwarten. War Wasser genug da, so öffnete man die Schleuse, und das Schiff sauste über die Untiefen hin, wobei je vorne und hinten ein Schiffer es mit Peekhaken in der Strömung hielt. Die Fahrt von Hamburg bis Lübeck dauerte zwei bis drei Tage. Aufwärts wurden die Schiffe auf den festgetretenen Leinpfaden getreidelt, meistens von Frauen. Zu diesen Schwierigkeiten kam noch das Übelwollen der Anlieger, die der Schiffahrt allerlei Hindernisse entgegensetzten. Besonders waren die Bauern erbost, weil die aufgestaute Alster oftmals ihre Felder überschwemmte; sie erschlugen sogar einen Schleusenmeister. Um das Jahr 1550 gab man die Schiffahrt auf dem Kanal und der Beste auf, weil der gehoffte Nutzen nicht erreicht wurde. Der Kanal verfiel bald; aber die Schleusen auf der Alster wurden beibehalten, weil Hamburg mittelst der flachen Alsterschiffe nicht nur Holz, sondern besonders den Segeberger Kalk, der bis Haidkrug auf der Landstraße gefahren wurde, auf diese Weise am wohlfeilsten erlangte. Der Schiffsverkehr auf der oberen Alster ist mit der Zeit sehr gering geworden; jetzt dienen die Schleusen besonders dem Zwecke, die Wasserverhältnisse der Alster zu regulieren. — Der ganze Lauf bis zur Mündung in die Elbe mißt 59 km. Die Alsterquelle im Henstedter Moor liegt 31,2 m, die Alstermündung bei der Graskellerbrücke 4,2 m über Null. Der Fluß fällt also 27 m; das ist bei dem kurzen Laufe ein ziemlich bedeutendes Gefälle. Es besteht daher die Gefahr, daß die Alster bei großer Dürre trocken läuft oder bei starken Niederschlägen Überschwemmungen verursacht. So stieg sie z. B. im Jahre 1709 so bedeutend, daß das Wasser in Fuhlsbüttel mannshoch stand und in Hamburg den Gänsemarkt bedeckte. Es wollte gar nicht ablaufen; endlich brach das Wasser durch nach

Billwärder und Bergedorf. Auch im Jahre 1892 ſtieg der Fluß bei plötzlichem Tauwetter ſo hoch, daß ſämtliche Stege an der Außen- und Binnenalſter unter Waſſer ſtanden und die Schiffe unter keiner Brücke hindurchfahren konnten. Die zahlreichen Windungen der Alſter verhindern freilich ein zu ſchnelles Leer- und Vollaufen des Fluſſes. Es iſt aber doch noch immer von Bedeutung, daß Hamburg die Schleuſen der oberen Alſter in Ordnung hält und für die Reinhaltung des Laufes Sorge trägt. — Von Wohldorf gelangen wir am bequemſten mit der Walddörferbahn nach Hamburg zurück; einſt mußte man mit der elektriſchen Straßenbahn über Volksdorf nach Alt-Rahlſtedt und von hier mit der Lübecker Bahn über Wandsbek fahren. Volksdorf iſt auch eins der vier Hamburger Walddörfer. In ſeinen ſchönen Waldungen erhebt ſich der Mellenberg zu einer Höhe von 63 m; von einem hölzernen Ausſichtsturm ſchaut man über den Wald und weit in die Umgegend. Von Volksdorf iſt ein drittes Walddorf, Farmſen, nur durch einen ſchmalen Streifen preußiſchen Gebiets getrennt. Im nördlichen Teile dieſer hamburgiſchen Enklave liegt das Gut Berne an der Stelle eines früheren Dorfes. Der alte Name Baren weiſt ebenſo wie der Name des Dorfes Bahrenfeld auf den Eber hin, der einſt in dieſen Gegenden häufig vorkam. Andere Ortsnamen ſcheinen aus Perſonennamen hervorgegangen zu ſein, z. B. Volksdorf (Volcwardesdorpe) aus Volkwart, Farmſen (Vermerschen, wohl Fridumarshusen) aus Fridumar, Rahlſtedt (Radoluestede) aus Radolf. — Farmſen iſt von Hamburg aus am beſten zu erreichen, indem man mit der Straßenbahn bis Tonndorf-Lohe fährt und von dort aus auf einem Stege die Wandſe überſchreitet. Ein Seitengewäſſer, die Berne, iſt zu einem Teiche aufgeſtaut, der früher auch eine Kupfermühle getrieben hat, wie der Name einer Straße, Kupferdamm, verrät. In Farmſen befinden ſich mehrere Ziegeleien ſowie das neue Werk- und Armenhaus inmitten weiter dazugehöriger Wieſen und Äcker. Vor einigen Jahren iſt in Farmſen auch eine vielbeſuchte Rennbahn für Trabrennen eröffnet worden. — Das vierte Walddorf heißt Groß Hansdorf (Johansdorpe). Man fährt bis

Ahrensburg mit der Lübecker Bahn und kommt dann auf einer herrlichen Fußwanderung über die Hunnau in den „Hamburger Wald". Auf dem Aussichtshügel „Kiekut" erhebt sich ein hölzerner Turm, von dem aus man bei sehr klarem Wetter die Kirchen Hamburgs und Lübecks sieht. Jetzt kann man die drei Walddörfer Farmsen, Volksdorf und Groß Hansdorf auch mit der Walddörferbahn erreichen, die von Barmbeck aus auf einem hohen Viadukt die Hoch- und Vorortsbahn überschreitet. — Südlich vom Hamburger Wald liegt das preußische Kirchdorf Siek, in dessen Nähe die Wandse entspringt. Wir befinden uns also immer noch im Flußgebiete der Alster. Wenn wir uns aber weiter östlich wenden und den sehr lohnenden Ausflug über Hoisdorf nach Lütjensee unternehmen, überschreiten wir die Wasserscheide und gelangen ins Flußgebiet der Bille, in welche der Lütjensee wie auch der nahegelegene Großensee abwässern. Das reizend gelegene Dorf Lütjensee hat nach mehreren Seiten Bahnverbindung, in nördlicher Richtung nach Oldesloe an der Lübecker Strecke, in südlicher Richtung über Trittau nach Schwarzenbek an der Berliner Strecke. Eine andere Bahn, die südstormarnsche Kreisbahn, führt im Bogen von Trittau über Lütjensee, Siek, Glinde nach Tiefstack, gleichfalls an der Berliner Bahn gelegen.* Über Lütjensee führte in alten Zeiten eine belebte Landstraße von Hamburg nach Lübeck. Sie ging von Eilbeck aus über Wandsbek, Rahlstedt nach Siek, also längs der Wandse, dann über Lütjensee in nordöstlicher Richtung über Sandesneben nach Lübeck. Näher dem Alstertal verlief eine andere alte Landstraße über Barmbeck, Bramfeld, Sasel, Bergstedt, Hoisbüttel, Bargteheide nach Oldesloe und so ebenfalls nach Lübeck. Dieser Weg war beliebter, da hier die Waren in Oldesloe in Traveschiffe umgeladen werden konnten. Diese Landstraßen waren in schlechtem Zustande. In trockenen Zeiten mahlten die Wagen durch tiefen Sand, in nassen Zeiten ging es durch endlose Pfützen, und wo man der Straße durch unregelmäßig gespaltene erratische Blöcke

* Das Folgende teils wörtlich nach Melhop.

Festigkeit zu geben versuchte, vermehrte man nur die Gefahr, zu Schaden zu kommen. Die Straße lief den natürlichen Höhen und Tiefen nach. Die großen plangedeckten Wagen waren oft 5 m lang und 3 m breit und trugen Lasten bis zu 12000 kg. Sie wurden daher meistens von acht Pferden gezogen. An den schlechtesten Stellen halfen die Fuhrleute einander gegenseitig; sie fuhren meist zu mehreren hintereinander. Auch die Bauern leisteten oft Hilfe durch Vorspann und machten ein einträgliches



Alter Frachtwagen.

Geschäft daraus. Die Fahrt von Hamburg nach Lübeck dauerte zwei Tage. Da die Fuhrleute also einmal übernachten mußten und auch sonst oft einkehrten, lagen unterwegs viele Wirtshäuser, denen der Fuhrmannshumor allerlei drollige Namen gab: Krup-under, Lurop, süßer Kringel, Holbie, Stahwedder, Luus, schefe Kachel usw. Auch in Hamburg gab es im Jakobi-Kirchspiel mehrere große Gasthöfe mit eigentümlichen Namen, wo diese Wagen Unterkunft fanden, z. B. in der Steinstraße „Morian" und „Schwarzer Adler", in der Breitenstraße „Wilder Mann". Die erste Erschütterung des Frachtverkehrs geschah 1784 durch die Eröffnung des Eiderkanals, dann durch die Anlegung der Steinschlagbahnen oder Chausseen. 1839—40 wurde die Chaussee Hamburg-Ochsenzoll nach Segeberg mit Abzweigung nach Oldesloe angelegt, 1841 die über Wandsbek, Ahrensburg nach Oldesloe, die besonders 1842 nach dem Brande zur Herbeischaffung des

Holzes von Lübeck benutzt wurde. Die Eisenbahnen machten dem alten Frachtverkehr völlig den Garaus, besonders die nach Lübeck, die im Jahre 1865 eröffnet wurde. Die alten Wege wurden still und dienten allmählich nur dem Lokalverkehr. Noch führen sie durch Heide und Moor und alte Ortschaften hindurch. Hier und da sieht man noch eins dieser alten Wirtshäuser mit großer Durchfahrt. — Auch an der rechten Seite der Alster lassen sich lohnende Ausflüge machen. Bei Eppendorf mündet der Tarpenbeck in die Alster. Er bildet auf seinem nordsüdlichen Lauf auf eine weite Strecke die Grenze des hamburgischen Gebiets und erweitert sich kurz vor seiner Mündung in einen hübschen, schilfumrandeten Mühlenteich, der über ein Wehr in die Alster entwässert. Bei diesem Teich entlang führt die Chaussee und Straßenbahn nach dem hamburgischen Dorfe Groß Borstel. — Burstal, Burstolde, Borstelde bedeutet die Stelle einer Bûr, d. i. eine Gemeinschaft von Ansiedlern. — Man besucht hier wohl den Borsteler Jäger, ein kleines Gehölz mit einer Gartenwirtschaft. In Groß Borstel befinden sich auch große Schießstände und in der Nähe, freilich schon auf Fuhlsbüttler Gebiet, die Luftschiffhallen sowie die große Borsteler Rennbahn. Von Groß Borstel führt ein Seitenweg über den Tarpenbeck nach dem holsteinischen Dorfe Lockstedt und dann nach dem Kirchdorfe Niendorf mit seiner hochgelegenen schönen Kirche, die ein Werk des berühmten Sonnin ist. Von Niendorf aus kann man mit der Linie 2 noch weiter bis Schnelsen, einer Haltestelle der Kaltenkirchener Bahn, gelangen oder durch das Niendorfer Gehege, ein Gehölz, nach Stellingen mit dem Hagenbeckschen Tierpark. Alle diese Orte gehören noch zum Alstergebiet; denn sie senden kleine Bäche in die Alster und ihre Nebengewässer. So mündet z. B. die von Schnelsen kommende Collau bei Lockstedt in den Tarpenbeck. Von diesem Dorfe aus erreichen wir nach kurzem Wege beim Grenzhaus zur Hohenluft das hamburgische Gebiet. An der Grenze zwischen Eppendorf und Lockstedt, an der Landstraße nach letzterem Dorfe, hatte der Drost von Pinneberg im Jahre 1602 einen Galgen mit dem Vierteil

eines Gerichteten ſetzen laſſen, weshalb der Platz gewöhnlich der Beerendeel genannt wurde. Wahrſcheinlich gab der Volkswitz dieſer Gegend in Rückſicht auf den Galgen den Namen „Hoheluft“.* — Die Werdegeſchichte der Alſter und ihres Tales iſt außerordentlich reich. Die Alſter fließt über einem Felsgebirge entlang, das aus Kreide und Jurakalk beſteht. Einige hervorragende Kuppen dieſes Gebirges treten zutage in einer Tongrube in Langenfelde und außerhalb des Alſtergebiets bei Elmshorn, Segeberg, Lüneburg u. a. O. Über dieſem Gebirge ſchlug ein Meer ſeine Wellen, dann ein Süßwaſſerſee, ſpäter wieder nacheinander ein kälteres und ein wärmeres Meer, wie Muſcheln und andere Ablagerungen beweiſen. Jahrtauſende lag das Land darauf unter einer Eisdecke von vielleicht mehreren tauſend Metern Dicke. Unter dem Drucke bogen und falteten ſich die loſen Geröllſchichten, und die Gletſcher ließen ſkandinaviſches Geſtein ſowie Kies, Lehm und Sand zurück. Nach einer abermaligen Meeresbedeckung trat die zweite Eiszeit ein. Schäumende Gletſcherwaſſer durchwuſchen den Gebirgsſchutt und teilten ihn in Kies, groben und feinen Sand. Am Grunde der Gletſcher blieb der blaue, kalkhaltige Mergel liegen. In früheren Jahrhunderten gruben die Bauern nach dem Mergel und ſtreuten ihn aufs Land. Wir finden deshalb noch überall im Alſtergebiet mitten in den Feldern oft tiefe Mergelgruben, die ſich mit Waſſer gefüllt haben. Als das Eis ſich zum zweiten Male zurückzog, kam der Menſch ins Land. Er hat geſehen, wie der weichende Gletſcher die mächtigen Endmoränen bei Hoisbüttel nahe bei Wohldorf ſchuf und den Schüberg aufſchüttete. Die Alſter, einſt ein Gletſcherbach, hat ihr Tal ausgebaut und mit Schwemmland gefüllt. Das Land am Ufer iſt höher als weiter landeinwärts. Dieſen Uferſaum hat ſich die Alſter bei Überſchwemmungen ſelbſt gebaut. Hier ſinkt der Schwemmſand nieder, weil das Waſſer ruhig iſt; denn auch bei Überſchwemmung bleibt die Strömung im Bett. Später wächſt

* Das Folgende teils wörtlich nach W. Wolgaſt, „Die Alſter“ im Heimatbuch für unſer hamburgiſches Wandergebiet.

das Gras von unten durch den Schwemmſand hindurch, durchwurzelt ihn und hält ihn feſt. Das Alſtergebiet enthält viele Moore. Hier floſſen ehemals klare Bächlein; aber Laub, Zweige uſw. verſtopften die Mündung, und es entſtand ein Hochmoor. Man findet dort noch alte Bohlenwege: Längsbalken mit Querbohlen und Seitenleiſten, damit die Wagen nicht abrutſchen konnten. Dieſe Bohlenwege liegen 1 m bis 1,30 m tief; ſo viel iſt das Moor alſo ſeit der Zeit gewachſen. Wozu dienten dieſe Wege? Zogen Heere auf ihnen entlang oder vielleicht Trauerzüge zur Beſtattung von Helden in den Hünengräbern? — Und abſeits vom Flußtal breiten ſich die Felder aus, umrandet von Knicks. Urſprünglich waren es Steinwälle, die die Bauern am Rande ihrer Felder zuſammengeſchüttet und mit Erde überſchaufelt hatten. Büſche und Bäume wachſen hier empor und bilden dichte Hecken, die mannigfachen Nutzen bringen. Sie ſchützen die Saat vor Froſt und Wind, hindern die Kühe am Ausbrechen und den Bullen am Einbrechen. Singvögel niſten in den Knicks, und Haſelnüſſe, Vogelbeeren, Himbeeren und Brombeeren reifen in ihnen. Alle acht bis zehn Jahre werden die Knicks beſchnitten und liefern Brennholz. Einige ſehr kluge Bauern erſetzten die Knicks durch Stacheldraht; ſie gewannen ſo zwar etwa zwei Meter Ackerland, bedachten aber nicht den Schaden, den ſie ihren Feldern zufügten. Der Hamburger Verein für Heimatſchutz ſorgt beſonders für die Erhaltung der Knicks und heißt daher auch wohl ſcherzweiſe der „Knickverein". „Achtern Knick" iſt es herrlich einſam; wunderbar iſt er im Rauhreif, lieblich in ſeinem reichen Blütenſchmuck. So hat die Alſterlandſchaft mit ihren Flußläufen, ihren weiten Mooren und Heiden, mit ihren von Knicklandſchaften umgebenen Dörfern und Gehöften manche Künſtler begeiſtert. Maler und Dichter haben ihre Reize dargeſtellt. Möchten auch wir Hamburger mehr als bisher unſer ſchönes Alſtertal kennen und würdigen lernen!

Bücher, die nicht nur jeden Hamburger, sondern jeden Deutschen interessieren

Ferdinand Bertram / Mein Hamburg

Heimatliche Spaziergänge und Plaudereien / Vier Bände

Jeder Band mit zahlreichen Bildern und Zeichnungen von O. Bätz und mehreren Kartenskizzen. Jeder Band ist in sich abgeschlossen und einzeln erhältlich

Band I: Die Alster — Band III: Der Hafen
Band II: Die innere Stadt — Band IV: Die Elbe

Bertram, durch seine Familie schon seit Generationen in Hamburg verankert, hat seit seiner frühesten Jugend die Vaterstadt durchforscht und durchforscht sie immer wieder. ... Aus Liebe zur Heimat möchte er anderen mit seiner Kenntnis dienen ... Selbst derjenige, der Hamburg genau zu kennen glaubt, wird hier manches finden, was ihm entweder neu oder eine bisher offengebliebene Frage beantwortet. Die Anordnung des Buches in Spaziergängen mit nachfolgenden Plaudereien für diejenigen Stoffe, die sich in die Spaziergänge nicht einordnen lassen, ist überaus glücklich ... Pädagog. Reform

Was Hamburg erzählt Ein Hamburger Haus- und Heimatbuch

Herausgegeben von Seminarschullehrer O. Zimmermann, Hamburg. Mit vielen Bildern und Kartenskizze vom Hamburger Hafen.

Zugleich in einzelnen Bogen zu 15 Pf. lieferbar zur Belebung des heimatkundlichen und Geschichtsunterrichts.

Bogen 1–3. Hamburgische Geschichten und Sagen, erzählt nach Dr. Otto Beneke, ausgewählt und herausgegeben von Otto Zimmermann. Bilder von A. P. Weber.

Bogen 4–5: Wie ich Hamburg sehe. Von Oskar Schwindrazheim und Otto Zimmermann. Bilder von W. Hansen.

Bogen 6. Im Hamburger Hafen. Von A. Diersen. Mit Bildern v. J. Meyer u. einer Kartenskizze.

Bogen 7. Die Alster. Von Wilh. Wolgast. Bilder von Walter Hansen, Hamburg.

Bogen 8. Die Mönckebergstraße. Von Hermann Stoll. Bilder von W. Kunze.

Bogen 9 u. 10. Die Hamburgischen Meister unserer Kunsthalle. Von Peter Klinckwort. Mit Bildern von Philipp Otto Runge und John Meyer.

Bogen 11: Alfred Lichtwark. Von Peter Klinckwort. Mit zwei Bildnissen von A. Prell und W. Kunze.

Bogen 12—14. Hamburger Platt. Auswahl von Erwin Boehden. Mit Bildern von H. Förster.

Unter dem Titel „Was Hamburg erzählt" hat Otto Zimmermann ein „Hamburger Haus- und Heimatbuch" herausgegeben, das sich wegen seiner geschickten Zusammenstellung und seiner vortrefflichen Ausstattung sicher viele Freunde erwerben und seinen Zweck, „daß groß und klein in unserer Vaterstadt seine Heimat sehen, verstehen, erleben und lieben lernt", erfüllen wird ... Hamburger Fremdenblatt

Hamburgische Einzelforschungen zur deutschen Altertums- und Volkskunde

Herausgegeben von Universitäts-Professor Dr. Otto Lauffer, Direktor des Museums für Hamburgische Geschichte

Heft 1: Das Amt der Hamburger Rotgießer

Inhalt: I. Handwerksbezeichnung und Arbeitsgebiet / II. Innerer Aufbau des Amtes III. Rechtsfragen / IV. Übersicht über die Entwicklung des Amtes und seine wirtschaftliche Stellung / V. Wechselseitige Beeinflussung zwischen hiesiger und auswärtiger Rotgießerei VI. Beilagen / VII. Gießerliste (chronologisch mit Nachweisen) / VIII. Alphabetisches Verzeichnis der Gießer

Georg Westermann/Braunschweig/Berlin/Hamburg

Heimatbücher, die ungeahnte Schätze erschließen und zur Heimatkunst im höchsten Sinne führen

Hanſiſche Welt Eine Sammlung Heimatbücher. Herausgeg. von Prof. Dr. Hans Much

Band I: **Hans Much / Norddeutſche Backſteingotik**
4.—7. Auflage. Mit 87 Bildtafeln
Hans Much führt uns zu den wahren Quellen unſerer Kraft, die einſt in der Gotik aufrauſchten. Mit feinſtem Verſtändnis deutet er den beſonderen Sinn der Backſteingotik ..., daß wir faſt geblendet ſtehen vor der Fülle deſſen, was unſere Heimat uns bietet. Anhalt. Rundſch.

Band II: **Hans Much / Norddeutſche gotiſche Plaſtik**
4.—6. Auflage. Mit 74 Bildtafeln
... Wie verſchwindend wenige, ſelbſt unter den Kunſtfreunden, die in Norddeutſchland an die See und aufs Land gehen, wiſſen von dem reichen Beſitz an Bildhauerwerken unſerer mittelalterlichen Kunſtblüte ... Da kann Muchs Buch ein ſchöner Führer ſein. Hamb. Fremdenbl.

Bild III: **Hilde von Beckerath / Das niederdeutſche Dorf**
2. Auflage. Mit 78 Bildtafeln
Im Text bringt die Verfaſſerin in anregender, das Weſentliche erfaſſender Weiſe den Geiſt des niederdeutſchen Dorfes nahe und lehrt verſtehen, wieviel Großes und Hohes Volksſinn und Volkscharakter im Einklang mit der Heimatlandſchaft ſchufen ... Hannov. Kurier

Band IV: **Hans Much / Niederdeutſches gotiſches Kunſthandwerk**
Mit 100 Abbildungen
Hans Much hat es hier unternommen, einen großen Geſamtüberblick über niederdeutſche Kunſt im Zeitalter der Gotik zu geben. Gar bald wird man von der Tiefe ſeiner Anſchauung gefangen ... Königsberger Allgemeine Zeitung

Band V: **Oskar Beyer / Norddeutſche gotiſche Malerei**
Mit 67 Abbildungen
... Aus Oskar Beyers Buch blickt uns das Geſicht der Gotik in ſeiner blutvollſten und lebendigſten Prägnanz an ... Niederdeutſche Heimatblätter

Band VI: **Heinrich Ehl / Norddeutſche Feldſteinkirchen**
Mit 94 Abbildungen
... Ehl hat hier mit außerordentlichem Fleiß eine wahre Fundgrube geſchaffen. Hier lebt Volksgut auf! ... Wir lernen hier ein Stück Kunſt der deutſchen Erde kennen ... Der Zwiespruch

Fragen an die Heimat Herausgegeben vom Deutſchen Bund für Erziehung und Unterricht, Ortsgruppe Hamburg

Heft I: Paul Bröcker / Was uns das Gängeviertel erzählt. Mit Bildern nach Originalzeichnungen von Ferdinand Schoppe.
Heft II: Fritz Schumacher, Baurat / Zukunftsphantaſien über alte Hamburger Plätze. Mit Bildern und Plänen vom Verfaſſer.
Heft III: Fritz Schumacher, Baurat / Das Entſtehen einer Großſtadtſtraße. Mit Bildern und Plänen vom Verfaſſer.

In dieſen Heften weiſen berufene Führer uns zum Sehen an, zeigen uns auf reizvollen Wanderungen allerhand Charakteriſtiſches, und regen Zukünftiges an

Georg Weſtermann / Braunſchweig / Berlin / Hamburg

Hamburgische Hausbibliothek

Otto Beneke / Hamburgische Geschichten

Eulenspiegeleien und anderes, was Sage und Volksmund aus acht Jahrhunderten hamburgischer Vergangenheit überliefert haben, lebensvoll und anschaulich erzählt.

Heinrich Dräger / Lebenserinnerungen

Dräger schildert schlicht und ungeschminkt seinen Lebensweg, den Weg eines Mannes, der als Techniker geboren ist: Heinrich Drägers, des Schöpfers des Drägerwerkes in Lübeck. Gleichzeitig gewinnt man einen guten Einblick in das Schaffen eines Erfinders. Soz. Monatsh.

Emma Dina Hertz, geb. Beets / Die Urgroßeltern Beets

Das Buch gibt ein feines Stück Kulturgeschichte aus einer großen Handelsstadt in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts ... Bayrische Lehrerzeitung

Paul Hertz / Unser Elternhaus

Ein Buch von Stifterscher Feinheit und Vornehmheit, neben den „Buddenbrooks" das wertvollste Dokument hanseatischen Lebens im neunzehnten Jahrhundert. Südd. Monatsheft

Alfred Lichtwark / Reisebriefe

Briefe an die Kommission für die Verwaltung der Kunsthalle / In Auswahl mit einer Einleitung herausgegeben von Gustav Pauli / 2 Bände

Alfred Lichtwark / Hamburgische Aufsätze

Man spürt, wie dieser „Lehrmeister deutschen Wesens" aus den Grenzen der hamburgischen Verhältnisse und Bedürfnisse auch bei dem scheinbar sondertümlichsten Anlaß ins Ganze, Allgemeine und Dauernde hinübergreift.

Wilhelm und Agnes Perthes / Aus der Franzosenzeit in Hamburg

Das Buch setzt uns zurück in die Zeit der Befreiung von der Franzosenherrschaft. Die schwere Zeit wird von zwei Seiten geschildert ... Literarischer Ratgeber

Johann Georg Rist in Hamburg / Aus seinen Lebenserinnerungen

Eine der lesbarsten und anmutigsten Quellen des napoleonischen Zeitalters ... ein Stück Geschichte von einem geistvollen Manne ... Frankfurter Zeitung

Adolf Stuhlmann / Mathilde Porthun u. ihre kunstsinnigen Lebensgenossen

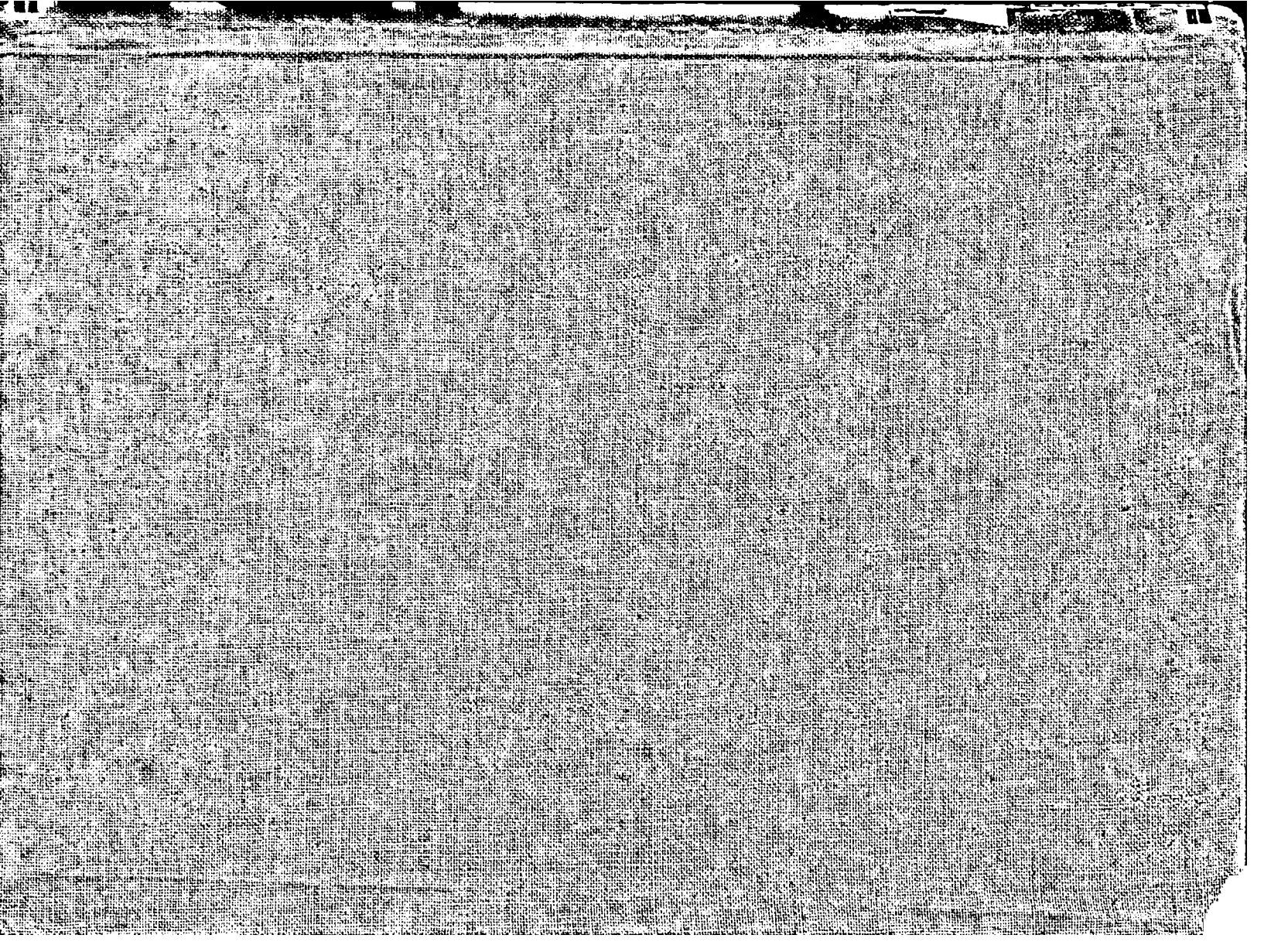
Wer nicht nur herzensfroh lachen, sondern sich behaglich ergötzen will an dem, wie es vor mehr als einer Generation in Hamburg war, der lese dies prächtige Buch ... Hamb. Nachr.

Baron Kaspar v. Vogt / Lebensgeschichte

Das Buch gibt ein lebendiges Bild von dem Manne und dem Geiste des ausgehenden 18. Jahrhunderts.

Felix Wolff / Auf dem Berliner Bahnhof

Das Leben einer Hamburger Familie um 1860

... Die Darstellung ist flüssig und von Humor durchlebt. Die Bedeutung der Schrift reicht weit über Hamburg hinaus. Dortmunder Zeitung

Georg Westermann / Braunschweig / Berlin / Hamburg